1932 Nº 10 PAŹDZIERNIK



LOT POLSKI

ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. I A.R.

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK X.

Redaktor: ZENON WYRZYKOWSKI.

PRENUMERATA W KRAJU: Rocznie 10.— zł., półrocznie 5.— zł., kwartalnie 2.50 zł. Numer pojedynczy 1 zł.
ABONAMENT ZAGRANICĄ: „ 10.— fr. szw., „ 5.— fr. szw., „ 2.50 fr. szw. „ 1 fr. szw.

UWAGA: Zamówienia przyjmuje się tylko na prenumeratę całoroczną z tem jednak, że należność może być uiszczana również w ratach półrocznych lub kwartalnych.

OGŁOSZENIA: Za milimetr szerokości 1 szp.: w tekście zł. 0.90, za tekstem zł. 0,60, komunikaty i opisy zł. 1 50. Bilanse i tabelaryczne o 50% drożej. Ogłoszenia na okładce: na zewnętrznej stronie (tylko całostronicowe) zł. 800, w dwóch kolorach o 50% drożej; na wewnętrznych stronach: cała strona zł. 600, pół strony zł. 300, ćwierć strony zł. 150. Rozmiar kolumny tekstowej i ogłoszeniowej: wysokość 260 mm., szerokość 185 mm. Układ 3 szpaltowy. Szerokość szpalty 60 mm.

Adres Redakcji i Administracji: WARSZAWA, ŚWIĘTOKRZYSKA 12. Telefon: red. i adm. 311-48.
Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.
Redaktor przyjmuje codziennie od 12 — 13-ej.

REPREZENTACJE:

ZAGRANICĄ: Francja: p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65 bis. — Niemcy: p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — Włochy: Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

„Lot Polski" ukazywać się będzie około 20-go każdego miesiąca.
Redakcja rękopisów nie zwraca.

LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ
ORAZ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

ROK X — Nr. 10 (118) MIESIĘCZNIK PAŹDZIERNIK 1932



W Dniu Zadusznym wszyscy podążymy na przepiękny cmentarz Powązkowski, by przedewszystkiem w cichej zadumie, u świeżych mogił ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury, uprzytomnić sobie te wszystkie wielkie ofiary — ofiary uskrzydlonych bohaterów dla chwały i wielkości polskiego lotnictwa.

CZEŚĆ BOHATEROM!

ANKIETA „LOTU POLSKIEGO"

OSIĄGNIĘCIA LOTNICTWA POLSKIEGO W 1932 ROKU

Redakcja „Lotu Polskiego" od niniejszego numeru rozpoczyna drukować głosy najwybitniejszych osobistości ze świata lotniczego względnie najbliżej z lotnictwem związanych.

Ostatnie wyczyny naszego lotnictwa nastawiły psychikę społeczeństwa w pożądanym kierunku dla całokształtu zagadnień lotniczych — głosy, jakie ukazywać się będą na łamach naszego pisma, utwierdzą nas w osiągnięciach lotnictwa polskiego w roku bieżącym i wskażą nam wielkie możliwości Polski w dziedzinie najbardziej emocjonującej i interesującej cały świat.

Poszczególne artykuły „Ankiety Lotu Polskiego" zamieszczać będziemy w kolejności nadsyłania przez Szanownych Autorów.

REDAKCJA

Dr. Maksymiljan Huber
Prof. Politechniki Warszawskiej

Świetne i dobrze zasłużone zwycięstwo polskiego lotnictwa w roku bieżącym na konkurencji międzynarodowej tego znaczenia, jakiem jest „Challenge", zostało niestety zbyt rychło okupione tragiczną śmiercią naszych czołowych triumfatorów. Katastrofa w Cierlicku wstrząsnęła w niebywały sposób całem naszem społeczeństwem i wywołała we wszystkich jego warstwach odruch szczerego i głębokiego żalu. Ale zroszona krwią męczeńską ś. p. Żwirki i Wigury ziemia słowiańska zakwitła nietylko żałobnem kwieciem narodowego bólu po ich stracie. Wyrósł z niej także jasny kwiat gorących objawów współczucia i przyjaźni pobratymczego narodu, a co najważniejsza, uprzytomniła się polskim szerokim masom ogromna doniosłość rozwoju rodzimego lotnictwa i związanego z niem przemysłu dla naszego państwa.

Wrażenie światowego triumfu skojarzone z tragicznym epilogiem, przemówiło do ogółu silniej i dobitniej może od niestrudzonej wieloletniej propagandy L. O. P. P., która to instytucja społeczna z drugiej strony przyczyniła się niewątpliwie walnie do naszego tegorocznego zwycięstwa na arenie światowej.

Wspomniawszy tutaj o zasłudze L. O. P. P., zdajemy sobie dobrze sprawę z wybitnego udziału wielu czynników, którym zawdzięczamy w bieżącym roku nietylko zdobycie dla Polski nagrody wędrownej w „Challenge'u", lecz także inne bardzo poważne sukcesy naszego lotnictwa zagranicą. Należy tutaj lot alpejski kpt. Bajana na zawodach szwajcarskich, wyczyny płk. Kossowskiego w Cleveland w Ameryce, zdobycie pierwszej nagrody na punktualność lotu w Week-endzie lotniczym w Londynie przez p. B. Skórzewskiego i wreszcie raid azjatycki kpt. Karpińskiego. Osobne również zaszczytne miejsce przypada też debjutowi zagranicznemu naszego szybownictwa w Rhön.

Nie bez trudności przychodzi ustalanie porządku wyliczania tych czynników, które wywarły decydujący wpływ na współczesny stan polskiego lotnictwa. Skoro bowiem z jednej strony rzuca się w oczy, że przodujący nasi piloci zawdzięczają przeważnie swoje wykształcenie naszemu świetnemu lotnictwu wojskowemu, a konstruktorzy naszym politechnikom, to z drugiej strony niezmordowana energja, poważna wiedza i talenty organizacyjne kierowników naszego przemysłu lotniczego postawiły go w krótkim czasie na wyżynie, wywołującej podziw zagranicą. (Wystarczy np. przypomnieć opinję znawców angielskich o jednopłacie P. Z. L. 11, po jego pokazie w czasie ostatniego paryskiego „Salonu" lotniczego, lub opinje niemieckie o R. W. D. 6 i t. p.). Wymienionym czynnikom dzielnie sekunduje kierownictwo Departamentu Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji, oraz przedsiębiorstwo Polskich Linij Lotniczych „Lot", chlubiące się słusznie rekordowem bezpieczeństwem podróżnych i regularnością komunikacji.

Rolę wreszcie, jaką w przygotowaniu tegorocznych sukcesów odegrały nasze bardzo jeszcze nieliczne placówki i instytuty naukowo-lotnicze, podnoszono już niejednokrotnie.

Wracając jeszcze do zwycięstwa w „Challenge'u" godzi się podkreślić, że wszystkie nasze samoloty (zaprojektowane i wykonane w całości w kraju z wyjątkiem silników), wróciły w stanie zupełnie dobrym, bez jakiegokolwiek poważnego uszkodzenia. „Vis maior" dotknęła tylko jednego z członków naszej świetnej drużyny, a mianowicie kpt. Orlińskiego, którego stan zdrowia po poprzednich paru fatalnych wypadkach zmusił w połowie drogi do wycofania się z zawodów i powrotu na pilotowanym przezeń aparacie do Warszawy. Poza tem, jak wiadomo, wszystkie załogi czterech samolotów naszej drużyny ukończyły zawody, zajmując miejsca: 1-sze, 9-te, 11-te, 18-te, wśród 41 załóg, które zawody rozpoczęły, a 24-ch, które je ukończyły.

Ale zaszczyt zdobycia nagrody przechodniej za rok 1932 dla Polski nakłada na Aeroklub R. P. obowiązek wystąpienia w roli organizatora głównego „Challenge'u" w r. 1934. Zadanie niełatwe, zwłaszcza, że można się spodziewać jeszcze liczniejszego udziału zawodników niż w roku bieżącym. Mogą się zgłosić np. Anglicy, których przemysł dość dawno już przodował w dziedzinie samolotów turystycznych i którzy posiadają mnóstwo pilotów pierwszorzędnych.

Jest u nas niewątpliwie sporo wytrawnych i energicznych sił do urządzania zawodów lotniczych na skalę europejską: jednakże trzeba pomyśleć wcześnie o zdobyciu potrzebnych funduszów. I pod tym względem dobre horoskopy stawia zapał całego społeczeństwa do spraw lotnictwa, jaki rozgorzał, zwłaszcza po tragicznej katastrofie tegorocznych zwycięzców. Jednocześnie trzeba, rozważywszy dokładnie i ustaliwszy główne warunki zawodów, pomyśleć o budowie takich nowych samolotów dla naszej drużyny, które dałyby jak najwięcej szans w obronie zdobytej nagrody. Nie ulega przytem złudzeniu, że skoro sami ustalamy warunki, to zadanie wyposażenia naszych pilotów w samoloty najodpowiedniejsze, będzie już znacznie ułatwione. Nie da się zaprzeczyć, że układanie warunków pozwala poniekąd faworyzować własną drużynę, ale tegoroczny wynik w Berlinie dowodzi, że na tem nie można jeszcze budować nadziei zwycięstwa.

Rozumie się samo przez się, że przy ustalaniu warunków trzeba mieć przedewszystkiem na oku ideę podstawową Challenge'u. Można ją określić zwięźle jako „budowlę doskonałego samolotu turystycznego", t. j. takiego, któryby kojarzył w sobie wygodę (komfort), bezpieczeństwo, ekonomję i szybkość. Nie wchodząc tutaj w szczegóły, zaznaczymy tylko przy tej sposobności, że ekonomję samolotu wogóle charakteryzuje w bardzo prosty i racjonalny sposób iloczyn trzech wielkości:

1) obciążenie jednostki mocy silnika,

2) stosunek ciężaru użytkowanego do ciężaru własnego,

3) stosunek największej do najmniejszej, osiągalnej szybkości lotu.

Im iloczyn tych trzech wielkości jest większy, tem wyżej stoi samolot pod względem gospodarczym, a ponieważ bezpieczeństwo tkwi w znacznej części w stosunku największej do najmniejszej szybkości, więc iloczyn ten nadaje się bardzo dobrze do uwzględnienia przy obliczaniu ilości punktów dla oceny zawodników.

Oparta na tem cenzura typów samolotu turystycznego lub pasażerskiego, jest oczywiście jeszcze uwarunkowana pewnym wymaganym stopniem bezpieczeństwa wytrzymałościowego. Budowane u nas typy osiągnęłyby, jak się zdaje, już teraz wysoką liczbę punktów, nie ustępując najlepszym konkurencjom zagranicznym.

Fr. Żwirko



W Wilnie mieście moich pierwszych marzeń o lotnictwie



BOGDAN NOWAKOWSKI



— Oniemiał cały naród w grozie niepojętej — dreszcz rozpaczy zdjął nasze serca — żałość wielka ogarnęła nasze dusze...

— Naród cały oddał hołd bolesnemu powrotowi na Ojczyzny łono Jego śmiertelnych szczątków...

— Królewski sprawiła Mu pogrzeb stolica — Jemu — por. Franciszkowi Żwirce i serdecznemu druhowi Wigurze.

Ale nim zginął — przeżył Żwirko serdeczne wzruszenie, gdy kładł samolot w wiraż nad Wilnem — miastem najpiękniejszych lat i pierwszych marzeń o lotnictwie...

— Bawiąc w Wilnie — wygłosił Żwirko coś w rodzaju posłania do narodu...

— Pierwsze i — ostatnie to Jego posłanie, to też nabiera ono tonu jakiegoś manifestu, jakiegoś testamentu...

— Wije się przez ten Żwirkowy manifest szczerozłota nić jasnej, jak słońce prawdy, że Polska jutrzejsza będzie silną nietylko na lądzie, ale i w powietrzu...

— Przekazując naszym czytelnikom to Żwirkowe do narodu posłanie — wielkiem umiłowaniem lotnictwa spowite — wołamy za Nim — z mocną wiarą i głębokiem przekonaniem:

— Pamiętajcie, że Polska musi mieć silne lotnictwo!...

...Jeszcze nie tak dawno odlatywali przy obojętnej niewiedzy tłumu na międzynarodowe zawody do Berlina!

— Właśnie do Berlina!... gdzie tam, panie, z Niemcami się mierzyć! Niemcy — wiadomo — kultura, cywilizacja i technika, o technika!!...

— A my co?... Naród młody, bez technicznych tradycyj...

— Dlatego to właśnie tylko nieliczna garstka ludzi licznemi z lotnictwem związana więzami—była obecna przy ich odlocie...

— Ale kiedy pierwsze zaczęły nadchodzić o ich sukcesach wieści, kiedy zachłanna prasa niemiecka, porwana brawurową sprawnością naszej ekipy, zaczęła niższość asów niemieckich osłaniać bałamutnemi wieściami — o rzekomo niemieckiem wyszkoleniu lotniczem Żwirki — wówczas zaczęliśmy podawać się słuchem w stronę tego Berlina...

Aż pewnego pięknego niedzielnego popołudnia — radosna przyszła wieść, że tam — w Berlinie — przy udziale tysięcznych tłumów — rozległy się dźwięki naszego narodowego hymnu, a wytresowany niemiecki tłum wiwatował na cześć polskiej sprawności lotniczej.

— Żwirko!... — triumfalne wołanie poszło przez całą Polskę — budząc spazm najserdeczniejszego wzruszenia — krzepiąc narodową dumę.

— I już Żwirko był nasz najbliższy i — zaiste! — nie było nikogo w narodzie, ktoby nie chciał największym blaskiem jego triumfalnego powrotu opromienić...

— Wszyscyśmy, jak Polska długa i szeroka, wybiegli sercami na jego spotkanie — wszyscyśmy mu w duszach dziękczynną hosannę śpiewali, że oto — na szerokim gościńcu międzynarodowych zawodów — zwyciężył przed Niemcami, że imię Polski nowym opromienił blaskiem.

— A najradośniej biły nam serca, że to właśnie zwyciężyliśmy przed Niemcami.

— Zachłystywał się każdy z nas dumy narodowej roztętnieniem — to też imię Żwirki było na ustach wszystkich.

— Aż tu któregoś niedzielnego poranka — jak grom z jasnego nieba — uderzyła w nas tragiczna wieść, że w walce z rozszalałym żywiołem — Żwirko zginął...

Jestem w Wilnie — mieście najpiękniejszych mych lat i pierwszych moich marzeń o lotnictwie. Zda się tak niedawno to było, gdy potrafiłem godzinami, w górach Ponarskich, wypatrywać zawieszonego w powietrzu jastrzębia i snuć fantastyczne marzenia o powietrznych szlakach...

To też szczególne i głębokie uczucie owładnęło mną, gdym kładł nasz samolot w wiraż ponad temi niezapomnianemi i tak bliskiemi mi miejscami...

Przyjęcie, jakie mi zgotowało Wilno, zwłaszcza rzesze „naszych młodych sprzymierzeńców", t. zn. te miłe tłumy uczniowskie na lotnisku w Porubanku — stanowiły królewską nagrodę za cały trud nasz, poniesiony w Challenge'u.

Słuchacze „Polskiego Radja" — stwierdziłem to z wielkim zadowoleniem — są świetnie zorjentowani, dzięki akcji radja i prasy co do warunków tych największych Międzynarodowych Zawodów Lotniczych. To też postaram się nie powtarzać tu rzeczy znanych.

Powiedzieć muszę na wstępie, że warunki zawodów były ciężkie. Próby techniczne wymagały stałego, wielogodzinnego przez szereg dni naprężenia nerwów, a prowadzone przy silnym upale, wyczerpywały do cna. Plon jednak punktacji, zebrany przez zespół Polski, przy tych próbach, był dla całego tego zespołu wysoce zaszczytny.

Zespół nasz posiadał samoloty pochodzące z dwu doświadczonych wytwórni polskich, t. j.: „Państwowych Zakładów Lotniczych" i „Warsztatów Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej", a dziś znanych konstruktorów Rogalskiego, Drzewieckiego, Wigury.

Piękna karta zarazem działalności L. O. P. P.: warsztaty te ufundowane zostały bowiem ze składek członków L. O. P. P.

Warsztaty te wydały szereg pięknych typów sportowych, na których ustalono szereg wyczynów miary europejskiej. Mój udział w 3-cim i 4-tym Krajowych Konkursach Samolotów Turystycznych miał miejsce właśnie na typach R. W. D. Byliśmy zawsze sklasyfikowani na pierwszem miejscu. My — to znaczy R. W. D., mój przyjaciel i stały towarzysz w zawodach dzielny konstruktor inż. Wigura, no i ja. Zwycięstwo w Challenge'u odnieśliśmy również nierozłączną trójką: R. W. D. i my.

Do rajdu europejskiego ruszyliśmy raźno, dumni ze swych doskonałych maszyn, które zaskarbiły sobie zagranicą powszechne i wysokie uznanie. Nasza śmigła R. W. D. 6 jakby przerodziła się z martwego narzędzia w żywego ptaka, a już co najmniej w żywą maszynę. Jakby przeżywała wespół z nami obowiązek godnego obniesienia naszych barw lotniczych przed różno językowymi tłumami na 24-ch lotniskach, dziesięciu cudzoziemskich krajów.

Z płaszczyzn Brandenburgji Polskiej poprzez przedgórza Czeskie i Jugosłowiańskie, poprzez Apeniny i Alpy, przez skrawek Adrjatyku i obszary Bałtyckie.

Odcinek trasy z Lionu do St. Gallen był szczególnie ciężki. Mgła, wiatry i burze, zmuszały bądź do wdrapywania się ponad iglice gór na wysokość paru kilometrów, bądź do przemykania się dolinami, niejednokrotnie przy wściekłym wietrze, cisnącym naszą R. W. D. do zimnych skalistych zboczy.

Przebywając trasę rajdu, której długość wynosiła około 7½ tys. klm., baczyliśmy uważnie na to, by oszczędzać, o ile możliwe, maszyny. Rozumieliśmy udział nasz w zawodach, jako przedewszystkiem obowiązek wykazania sprawności technicznej naszych samolotów i w tym celu, nie uprawiając niepotrzebnego wyścigu w samym rajdzie, studjowaliśmy uważnie na każdym etapie mapy i biuletyny meteorologiczne, ważąc spokojnie wszystkie szanse pomyślnego lotu do następnego etapu tak, by rajd pomyślnie ukończyć.

Dopiero począwszy od Paryża, lecąc na Rotterdam i Kopenhagę, pozwoliliśmy sobie pofolgować trochę w szybkości, by nie dawać zbytniego awansu maszynom naszych współzawodników. Dzięki tej oględności w eksploatowaniu silnika do decydującej próby, jaką była próba szybkości maksymalnej, stanęliśmy w nienagannej formie.

Zwycięstwo nasze dało nam przeżyć nie czcze upojenie zdobyciem pierwszej nagrody, a dumę, do której przyznać się muszę, dumę, że nam właśnie przypadł w udziale zaszczyt przodowania zespołowi lotniczemu Polski, który to zespół, mając za konkurentów wybitnych pilotów Europy, pilotujących samoloty równie wybitnej konstrukcji — tak w próbach technicznych w Berlinie, jak i w rajdzie — od Paryża do Krakowa — od Rzymu do Göteborga — zademonstrował światu, że w Polsce nietylko żywem jest umiłowanie powietrza, ale Polska chce, musi i potrafi wydać z siebie siły zdolne rywalizować w powietrzu.

Przypadł nam w udziale zaszczyt wykazania, że jeśli Polska wczorajsza lotnictwo tylko kochała, to dzisiejsza już owocnie nad jego rozwojem pracuje, a Polska Jutrzejsza będzie silna i nietylko na lądzie, ale i w powietrzu.

Mimo, że nasi rodacy zagranicą świadczyli nam tyle serdeczności i tak licznie stawiali się na lotniskach — nie sądziliśmy nigdy, że udział nasz w tegorocznych Międzynarodowych Zawodach Lotniczych i przebieg tych zawodów, będzie śledzony z taką baczną uwagą i przez tak szerokie koła społeczne w kraju.

Wiadomości jakie otrzymywaliśmy w tym względzie od naszych władz sportowych, to jest z Aeroklubu R. P. — wydawały się nam wprost niewpradopodobne. Dopiero pierwsze godziny po zwycięstwie, gdy popłynął do nas nieprzerwany potok depesz od rodaków z kraju -stanęliśmy wzruszeni wobec faktu, że lotnictwo jest już dzisiaj w Polsce naszą dumą narodową i to *najbardziej* wspólną, *najsilniej* jednoczącą nas ideą.

Wśród tych życzeń, szczególną — szczególną radość wynieśliśmy z prostych, krótkich, a jakże wymownych życzeń od najmłodszych miłośników lotnictwa.

Do Was się zwracam teraz młodzi koledzy, nasi następcy, którzy dziś pracujecie w modelarniach i kółkach szkolnych L. O. P. P., a jutro przejmiecie od nas stery lub zastąpicie nas przy warsztatach i poprowadzicie lotnictwo nasze do nowych sukcesów, niewątpliwie większych, niż dotychczasowe.

Zbudujecie „Jutro Lotnicze Polski"!

Będzie Wam to danem, bo ożywia Was entuzjazm, bo będziecie wytrwali, a rozporządzacie środkami, o których my ongiś w waszym będąc wieku, nie mogliśmy zamarzyć.

Modelarnie i konkursy modeli, szybownictwo, szkoły i kluby lotnicze, to potężne dźwignie, które oddaje Wam do dyspozycji Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz Aerokluby.

Przy pomocy tych dźwigni, ruszycie z miejsca ciężar waszych obowiązków wobec naszego lotnictwa.

Zwłaszcza na szybownictwo, ten piękny, czysty sport lotniczy, formujący i utwierdzający w człowieku „instynkt ptasi", hartujący przyszłego lotnika i dający mu ogrom doświadczenia lotniczego — na ten nieporównany sport zwracam waszą uwagę.

Pamiętajcie, że Polska musi mieć silne lotnictwo!

Cieniom ś. p. por. Żwirki

Zawarczały preludjum pędu propellery,
Niosąc ptaki stalowe ponad miedze granic.
Wszystkich krajów piloci chwycili w dłoń stery
By wpleść stolic dziesiątek w swej drogi różaniec.
Zastygła Europa w pytaniu:... ten?... tamten?...
Biły serca nadzieją — tam w górze... i w dole.
Aż Morse'y zatrzeszczały i z radjowych anten
Słowo w przestrzeń gruchnęło: „Polacco"... „Lach"...
„Pole".

Na lotnisku wiatr żenie płatki zwiędłych kwiatów,
I podnosi zdeptane nóg tysiącem trawy.
Jeszcze dźwięczy dal echem radosnych wiwatów
. . . .
Zakrakała wieść straszna wśród ulic Warszawy.
Dziwowała się rankiem złota polska jesień,
Czemu płoną w dzień kirem spowite latarnie?
Czemu młodzież sztandary poprzez miasto niesie,
Zamiast w szkole nad książką trwać pilnie i karnie?

. . . .

Przyszli, starym mundurem kryjąc dawne blizny
Ci z Murmania — z nad Styru—Bayonne—Radzymina
Sodalisi z pod hasła „Ku chwale Ojczyzny",
Towarzyszy pancernych żałobna rodzina.
. . . .
Przyszli nad Twą mogiłę ze łzami bratniemi,
Tobie, coś Europę związał lotu pętlą,
I z pola Tempelhafu wrogom Piastów ziemi
Zagrałeś „Jeszcze Polska"... na groźne „momento"
Nie pierwszyś, co swe orle życie dał ofiarnie
Niejednemu z Was jeszcze grób przystroją śmigła
. . . .
Kiedyś przyjdzie tam młodzież, by w ciszy cmentarnej
Dla Polski od Was uczyć się żyć... i mieć skrzydła.

JAN DĄBROWSKI

HOŁD AEROKLUBU NIEMIECKIEGO

Zwycięzcom „CHALLENGE'U" 1932 r.

Dnia 6 października o godz. 13 delegat Aeroklubu Niemieckiego, kpt. Reinhardt, złożył wieńce na grobach ś. p. por. Franciszka Żwirki i ś. p. inż. St. Wigury w obecności rodzin poległych lotników oraz szefa Dep. Aeronautyki płk. dypl. L. Rayskiego, dyr. Dep. Lotn. Cyw. płk. C. Filipowicza, dyr. Polskich Linij Lotniczych „Lot" W. Makowskiego, przedstawicieli L. O. P. P. i Aeroklubu Rzplitej.

Podczas uroczystości składania wieńców kpt. Reinhardt wygłosił następujące przemówienie:

„Aeroklub Niemiecki powierzył mi. jako jednemu z najstarszych swoich pilotów, zaszczytną misję złożenia wieńca na miejscu wiecznego spoczynku zwycięzcy w locie europejskim 1932 r.

Aeroklub Niemiecki oddaje hołd zmarłemu bohaterowi Żwirce, który życie swoje oddał, służąc ukochanemu lotnictwu. W głębokiej czci dla tego dzielnego człowieka składam ten wieniec. Niemieccy lotnicy, którzy mieli okazję zmierzyć się z nim w rycerskiej walce, zachowają o nim pamięć i łączą się z panami w żałobie.

Aeroklub Niemiecki oddaje hołd genjalnemu konstruktorowi Wigurze. Jako wierny towarzysz, razem ze swoim pilotem zdobył palmę zwycięstwa. Los zrządził, że zginął z nim razem. Tak ci dwaj mężowie, mogący służyć innym za wzór, są i w śmierci złączeni.

Nazwiska Żwirki i Wigury, są po wsze czasy wypisane w historji lotnictwa.

My, lotnicy, ciebie, Wiguro, nie zapomnimy. W głębokiej czci składam ten wieniec".

WRĘCZENIE NAGRÓD CHALLENGE'u 1932 R.

W dniu 30 września b. r. przybyli do Berlina delegaci Aeroklubu Polski, mjr. dypl. Kwieciński i kpt. pil. Skarzyński, celem odebrania nagród, zdobytych w tegorocznym Challenge przez zespół polski z ś. p. por. Żwirką na czele.

Niezależnie od nagród przewidzianych statutem Challenge, delegacja Aeroklubu Polskiego otrzymała cały szereg nagród, ufundowanych dla zwycięzców przez poszczególne instytucje i związki, m. in. przez koncern prasowy Ullsteina.

Wręczenie puharu, zdobytego przez ś. p. por. Żwirkę dla Aeroklubu Polskiego, nastąpi dopiero na oficjalnem zebraniu międzynarodowego związku lotniczego, które się odbędzie w styczniu w Paryżu.



U góry: delega[t] Aerokubu Niemieckiego, kpt. Reinhardt, skła[da] wieniec na grobach poległych bohaterów

Obok: kpt. Reinhardt w czasie wygłaszania przemówienia

Książka o Żwirce i Wigurze

Nakładem Gebethnera i Wolffa przy ścisłej współpracy Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej ukazało się wydawnictwo pod tytułem:

„ŻWIRKO I WIGURA — ŻYCIE I CZYNY"

Książka ta, oprócz biografji dwuch bohaterskich lotników, skreślona piórem utalentowanego pisarza lotniczego por. pil. Janusza Meissnera, zawiera m. in. cyfrowe zestawienie ważniejszych ich wyczynów. Objętość książki stron około 120 oraz 16 stron starannie dobranych ilustracyj. Cena egzemplarza ca 3.50 zł. Wydanie ozdobne w niewielkiej ilości numerowanych egzemplarzy na specjalnym papierze ca 10 zł. Całkowity zysk z tego wydawnictwa przeznaczony jest na Fundację ku czci ś. p. por. Żwirki i ś. p. inż. Wigury.

Brak źródłowej publikacji o nieodżałowanych naszych lotnikach por. Franciszku Żwirce i inż. Stanisławie Wigurze daje się specjalnie odczuwać. Szkoły, ugrupowania społeczne i poszczególne osoby zabiegały o zdobycie szerszego i odpowiednio zestawionego materjału, któryby wyraziściej uwypuklił znaczenie roli, jaką odgrywali ś. p. por. Żwirko i ś. p. inż. Wigura w rozwoju naszego lotnictwa sportowego. Placówki L. O. P. P. i inne organizacje lotnicze nie były w stanie sprostać i zaspokoić tych zapotrzebowań.

Książka „Żwirko i Wigura" poza swemi walorami w sensie źródłowej informacji, stanowi bezcenny zbiór wspomnień osobistych autora, który pracował ramię w ramię z ś. p. por. Żwirką. Całość tchnie tętnem życia lotniczego, przez co autor wprowadza czytelnika w koło ludzi i wypadków, które wychowały polskie lotnictwo.

Książka „Żwirko i Wigura" spełni swą rolę nietylko pokrzepiającej lektury, ale przewodnika dla naszej młodzieży i dowodu naszych wartości narodowych. Z tych przyczyn książka „Żwirko i Wigura" przyjęta będzie życzliwie w każdym polskim domu.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej prosi o wcześniejsze nadsyłanie zamówień na adres: Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej Krakowskie Przedm. 11, konto w PKO. Nr. 16.269.



Moment z otwarcia „Wystawy Pamiątek", której dokonał wiceminister Gallot, przecinając wstęgę

WYSTAWA PAMIĄTEK po ś. p. por. ŻWIRCE i inż. WIGURZE

W dniu 16 b. m. odbyło się uroczyste otwarcie wystawy pamiątek po ś. p. por. Żwirce i ś. p. inż. Wigurze.

Wystawa zorganizowana została przez Aeroklub Rzplitej, a celem jej jest zapoznanie najszerszych warstw społeczeństwa z historją lotniczej działalności zmarłych tragicznie bohaterów i wielkiej ich pracy na polu propagandy lotnictwa sportowego.

Otwiercia wystawy, mieszczącej się przy ul. Bagatela 3, dokonał wiceminister Gallot w obecności przedstawicieli władz cywilnych i wojskowych. Na uroczystość tę m. in. przybyli: prezes Zarządu Gł. L. O. P. P. dr. Z. Martynowicz, szef Dep. Aeronautyki płk. dypl. Rayski, dyrektor Dep. Lot. Cyw. płk. inż. C. Filipowicz, prezes Aeroklubu R. P. ks. J. Radziwiłł.

Wystawę urządzono b. starannie i z wielkim nakładem pracy. Na wstępie uwagę zwracają „RWD-ery", słynne na cały świat dzięki wspaniałemu zwycięstwu w tegorocznym Challenge'u. W historycznym porządku oglądamy więc „RWD 6", samolot-limuzynę „RWD 5", oraz dawniejsze nieco odmiany „RWD 4" i „RWD 2" — na którym to por. Żwirko w towarzystwie inż. Wigury odbył w 1929 r. słynny pierwszy polski lot okrężny nad Europą. Uwagę również przykuwa „RWD 7", na którym inż. Drzewiecki osiągnął rekord wysokości (podjemy to na innem miejscu).

Z trzech głównych stoisk, pierwsze mieści gablotkę, w której złożono z pietyzmem niektóre przedmioty osobiste lotników, znalezione na miejscu katastrofy w Cierlicku. Odżywają bolesne uczucia na widok notesu ś. p. por. Żwirki, rozbitego zegarka z kawałkiem rzemyka ś. p. inż. Wigury, oraz minjaturki Ostrej Bramy znalezionej w walizce ś. p. por. Żwirki.

Następne stoisko mieści „Puhar Przechodni Miedzynar. Zawod. Samolotów Turystycznych". Puhar stoi na tle efektownej kompozycji fotograficznej, niżej zawieszono ordery bohaterskich lotników. Obok czworokątny stolik z porcelanowym blatem — mapą Challenge'u 1932 r. — nagroda honorowa Aeroklubu Niemieckiego, zdobyta przez por. Żwirkę. Trzecie stoisko mieści cały szereg nagród, zdobytych przez por. Żwirkę i inż. Wigurę w zawodach krajowych i zagranicznych.

Szereg gablotek mieści inne nagrody, wycinki z prasy, listy i depesze, dalej dyplomy naukowe lub honorowe lotników, fotografje i publikacje.

Wzorowo a szybko zorganizowana wystawa daje obraz olbrzymiej pracy, dokonanej dla chwały Polski przez zgasłych przedwcześnie bohaterskich lotników.

Dochód z wystawy przeznaczony został dla „Komitetu Fundacji ku czci ś. p. por. Franciszka Żwirki i ś. p. inż. Stanisława Wigury".

NAD TRZEMA KONTYNENTAMI ŚWIATA

Wspaniały lot kpt. Karpińskiego

Rozpoczęty dnia 2 b. m. wspaniały lot kpt. pil. Stanisława Karpińskiego z najwybitniejszym mechanikiem lotniczym p. Wiktorem Rogalskim z Polskich Zakładów Silników „Skoda“ — dobiega końca.

Jak w kalejdoskopie przesuwają się kraje i miasta Warszawa — Sliwen (Bułgarja) — Konstantynopol (Turcja) — Aleppo (Syrja) — pustynia syryjska — Bagdad (Irak) — Teheran (Persja) — Herat — Kabul (Afganistan).

Kabul — Herat — Teheran — Bagdad — Kair — Jerozolima (lotnisko Gaza) — Angora — Konstantynopol — Bukareszt — Warszawa.

Lot odbywa się na samolocie krajowej konstrukcji inż. Rudlickiego „Lublin R. X“ zbudowanym w fabryce „Plage i Laśkiewicz“ w Lublinie, zaopatrzonym w silnik „Wright Skoda“ o sile 220 KM., wykonany przez „Polskie Zakłady Skoda“ w Warszawie. Ma to duże znaczenie dla prestige'u naszego przemysłu.

Na tym samym samolocie, obecnie ulepszonym, w roku ubiegłym kpt. Karpiński dokonał pięknego raidu dookoła Europy z inż. obs. Suchodolskim.

Głównym celem raidu jest propaganda polskiego lotnictwa i przemysłu lotniczego, który w roku bieżącym zdobył w świecie tyle zaszczytnych laurów i odznaczeń.

Kpt. Karpiński jest pierwszym lotnikiem polskim, który przeszybował nad Ziemią Świętą, Persją i Afganistanem.

15.000 km.!

Karpaty — Alpy Transylwańskie — łańcuchy gór Turcji, Persji i Afganistanu do 5.000 mtr.! — morze Czarne — Marmara — Śródziemne — Martwe — pustynia Syryjska i Persko-Afgańska.

Cała skala zmian warunków terenowych, meteorologicznych i klimatycznych.

Pokonanie tak licznych trudności wymaga od pilota dużego wysiłku fizycznego i hartu woli — ducha.

Całe społeczeństwo śledzi z żywem zainteresowaniem egzotyczne etapy lotu kpt. Karpińskiego.

Przedsięwzięciom tego rodzaju towarzyszy we wszystkich państwach kulturalnych szczery, płynący z głębi duszy entuzjazm, — głęboka wiara we własne siły. Wyczyny lotnictwa wojskowego i komunikacyjnego, jak również wszelkie imprezy krajowe mimo, że chlubią się wspaniałym dorobkiem, są jednak mniej efektowne — z natury rzeczy nie budzą większego zainteresowania wśród szerokich warstw społeczeństwa.

Loty zagraniczne utwierdzają nas, do czego jesteśmy zdolni, gdy ożywia i podsyca nas wiara i entuzjazm. Sceptycyzm i obojętność podcinają skrzydła i nie pozwalają wznieść się na wyżyny, na których szybują inni — świat cały!

Lot kpt. Karpińskiego zwrócił na siebie uwagę całego świata; najwięcej ze wszystkich państw piszą Czesi, podkreślając wielką przedsiębiorczość i energję narodu polskiego i nawołują do naśladownictwa.

Prasa perska, życzliwie ustosunkowana do Polski, nie szczędzi pochwał i zainteresowania dla Polski i jej przemysłu — wysuwa szereg realnych możliwości natury gospodarczej. Podkreśla, że lot ten, przy szczególnem światłem wyzyskaniu strony propagandy przez naszych przedstawicieli dyplomatycznych — przyczyni się do uświadomienia tutejszych kół gospodarczych o możliwościach nawiązania ścisłego zbliżenia gospodarczego z Polską.

Źródłem potęgi lotnictwa francuskiego, angielskiego, italskiego są wspaniałe wyczyny lotników tych państw, przemawiają one do wyobraźni społeczeństwa, są one probierzem, skalą porównawczą w stosunku do innych mocarstw pracy na tym podniebnym odcinku, mają ponadto olbrzymie znaczenie psychologiczne, które kształtują opinję, rozwijają jej żywotność, wzbudzają zainteresowanie lotnictwem.

Wspaniałe wyczyny lotników na całym świecie świadczą nietylko o żywotności aeronautyki, lecz także dowodzą posiadania przez całe społeczeństwo znamiennej cechy narodowej, ambicji, dążenia ku najwyższemu rozwojowi — ducha i przedsiębiorczości.

W czasie pokoju cechy te nie podlegają tak groźnym koniecznościom, najczęściej zanikają — z tych przyczyn musimy szukać nowych świateł z tej ogromnej wewnętrznej energji narodu, który tego ducha potrafi ożywić i utrzymać na koniecznej wyżynie potrzeb obrony narodowej.

Lotnictwo nasze cieszy się ogromną sympatją i zainteresowaniem ze strony odpowiedzialnych czynników i społeczeństwa. Czynimy starania, by tak ważny czynnik, jak lotnictwo, podtrzymać i wzmocnić wszelkiemi siłami.

Lotnictwo nasze jest jednym z najważniejszych problemów narodowych! Potężne lotnictwo jest wyrazem wielkości mocarstwowej Państwa. Naród oddaje jej swych najlepszych, dosłownie najlepszych synów. Lotnik polski i samolot polski stają się dziś niemniej ważnymi reprezentami siły narodowo-państwowej i poza granicami Państwa, jak bandera, powiewająca na statkich polskich.

W takich okolicznościach nie mogą dziwić nikogo żywiołowe objawy sympatji i miłości, otaczające lotnictwo zarówno ze strony społeczeństwa jak i rządu.

Oczywiście nie można ograniczyć się wyłącznie do uznania tych aktów za romantyczny sentyment dla lotnictwa. Poza tym sentymentem ukrywają się daleko idący realizm — korzyści, które w odpowiednim momencie mogą służyć narzuconym koniecznościom poświęcenia się dla Narodu!

Ilość wyczynów i raidów jest wykładnikiem mocy i żywotności danego lotnictwa. *M. K.*

KONKURS „LOTU POLSKIEGO"

Nawiązując do naszych zapowiedzi konkursowych, które podawaliśmy w poprzednich numerach „Lotu Polskiego", zawiadamiamy naszych Czytelników, że udział w naszym konkursie mogą brać ci, którzy do końca b. r. zajmą się akcją jednania nam stałych prenumeratorów.

Ostatnie wielkie zwycięstwa naszego lotnictwa na międzynarodowych zawodach oraz tragiczna śmierć naszych bohaterskich lotników ś. p. por. Żwirki i ś. p. inż. Wigury wytworzyły wśród społeczeństwa nastrój w tym kierunku, że każdy z dobrze czujących obywateli chciałby brać udział jak najszerszy w działalności L. O. P. P.

Redakcja „Lotu Polskiego" korzystając z tego nastroju społeczeństwa, zwraca się z gorącym apelem do wszystkich swoich Czytelników o zajęcie się jednaniem nowych prenumeratorów.

Pomiędzy Czytelników, którzy do końca b. r. jednać nam będą nowych prenumeratorów, rozlosujemy kilkadziesiąt cennych nagród, wśród których na pierwszem miejscu stawiamy:

1 OBLIGACJĘ DOLARÓWKI
1 OBLIGACJĘ PREMJÓWKI
1 LOS LOTERYJNY
5 PRENUMERAT „LOTU POLSKIEGO" CAŁOROCZNYCH
10 PRENUMERAT „LOTU POLSKIEGO" PÓŁROCZNYCH

oraz 20 nagród książkowych, na które złożą się dzieła wybitnych autorów polskich i zagranicznych.

Zasadniczo idzie nam o zdobywanie prenumeratorów stałych, t. j. takich, którzy opłacą prenumeratę całoroczną zgóry. Zjednanie nowego prenumeratora będziemy uważali za fakt dokonany tylko wówczas, gdy otrzymamy zapłatę prenumeraty.

Każdy, kto nam zjedna jednego całorocznego prenumeratora, otrzyma 2 punkty do naszego losowania premji, kto nam zjedna 2 prenumeratorów — otrzyma 6 punktów, kto 3 — otrzyma 12 punktów. Za każdego następnego zjednanego prenumeratora, powyżej trzech, będziemy dawali 5 punktów.

Losowanie nagród odbędzie się w pierwszej połowie stycznia 1933 r., tak, że już w numerze styczniowym wyniki losowania zostaną ogłoszone. Udziały do losowania będziemy przyznawali tylko za te prenumeraty, które zostaną wpłacone do dnia 31 grudnia b. r. włącznie.

Wydawnictwo „LOT POLSKI"

CIEŃ FRANKENSTEINA

Kolorowa lampa rzucała fantastyczne światła dookoła, pogłębiała cienie i przedziwnie modulowała kształty otaczających przedmiotów. Był to jeden z tych późnych wieczorów, gdy świąteczni goście zdążyli już odejść tak, że pozostali tylko sami swoi, sami najbliżsi. W powietrzu jeszcze dzwoniły echem ostatnie okrzyki pożegnalne. Wśród pozostałych osób panowało milczenie. Być może, między zebranych, zakradł się maleńki cień znużenia, ale rozkołysane umysły, odrzucały na bok wszelką myśl o spaniu. W takiej chwili najlepiej się gwarzy. To też nikt się nie zdziwił, gdy jeden z panów przerwał milczenie:

— Opowiem państwu, mój sen z przed paru miesięcy, który żywo utkwił mi w pamięci. Otóż śniło mi się, że jestem jak zwykle, jak codzień w mojem biurze. Załatwiałem właśnie jakąć ważniejszą korespondencję, gdy nagle bezszelestnie otworzyły się drzwi. Nie widziałem tego, ale poczułem jak gdyby lekki powiew wiatru. Odwróciłem głowę i zdrętwiałem: od drzwi przedziwnie zautomatyzowanym krokiem szedł człowiek-potwór, którego zobaczyłem parę dni wcześniej w filmie „Frankenstein".

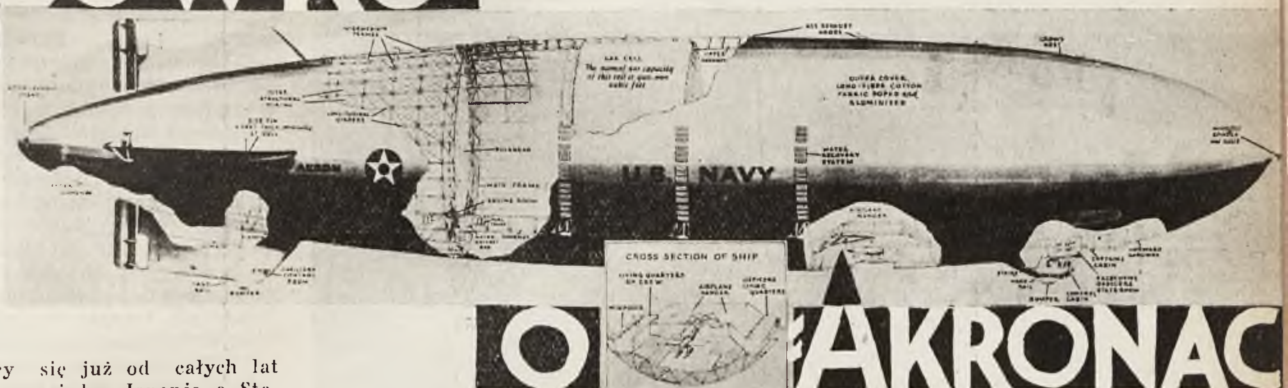
Potwór milcząc, zbliżył się do biurka, położył na niem jakieś kolorowe pudełko i wyciągnął w kierunku do mnie ostrym ruchem otwartą dłoń. Opanowałem moje wzruszenie, choć czułem, że pot mi wystąpił na czoło. Sięgnąłem po jakąś monetę do kieszeni i rzuciłem ją do ręki potwora, który nie przemówiwszy ani słowa, oddalił się.

Badanie woźnego i paru osób z personelu, nie dawały mi żadnych wyjaśnień. Po chwili zanurzyłem się w mej pracy, zwłaszcza, że za parę minut miała się rozpocząć jakaś ważna dla mnie konferencja. Gdy wychodziłem z biura, machinalnie sięgnąłem po kolorowe pudełko. Ku memu zdziwieniu, wewnątrz znajdowały się papierosy w najbardziej fantastycznych różnokolorowych gilzach. Już zapomniałem o potworze i pierwszą moją myślą było, że przecież moja narzeczona, przesadnie stara się dopasować wszystkie podręczne szczegóły do barwy swych sukien. Jakoż po chwili kolorową paczkę wręczyłem mej narzeczonej. Oczywiście, narzeczona moja, natychmiast chciała zobaczyć, jak będzie wyglądał papieros na tle bronzowej sukni. Jakoż z uśmiechem zapaliła i... w tej chwili padła martwa na ziemię.

Przebudziłem się ze zduszonym w gardle okrzykiem. Przez szyby wnikał blady jesienny dzień. Przypomniałem sobie w tej chwili, że rzeczywiście od paru dni na mem biurku, leży pudełko papierosów swojej roboty, t. zw. „szwarcówek", które kupiłem od nieznanego sprzedawcy. W tej chwili też uprzytomniłem sobie, że przed zaśnięciem czytałem w gazecie ostrzeżenie, iż papierosy „szwarcówki" są ręcznie wyrabiane w najstraszliwszych antihigienicznych warunkach, iż są one roznosicielami najstraszliwszych chorób.... Towarzystwo znowu zapadło w milczenie.

D. W.

SŁÓWKO O AKRONAC



Zarysowujący się już od całych lat konflikt zbrojny między Japonją a Stanami Zjednoczonemi — w r. 1921 zdawało się, iż został conajmniej na długie lata odsunięty, jeśli wogóle nie zażegnany stanowczo. Albowiem traktat morski, zawarty w Waszyngtonie w 1921 r., jako owoc kompromisu między trzema potęgami morskiemi, Anglją, U. S. A. i Japonją, za naczelną zasadę ustanowił, iż odtąd wyścig zbrojeń na morzu ma ustać i, że ustalony raz na zawsze w tym Traktacie stosunek tonażu 5:5:3,5 (stosunek tonażu 5:5:3.5 oznacza, iż na 5 tonn brytyjskich — U. S. A. ma prawo do 5 tonn — zaś Japonja — 3,5 tonny), ma pozostać bez zmiany nietylko jako wskaźnik cyfrowy, ale wogóle jako zapora przeciwko budowie nowych jednostek bojowych morskich.

W tym stanie rzeczy, obie rywalizujące potęgi morskie Japonja i Stany Zjednoczone, doszły po roku 1921 do wniosku, iż rozgrywka na morzu stała się rzeczą wielce ryzykowną. A to z wielu względów: Japonja wolała rozgrywki uniknąć — czując swą słabość finansową, tonażową (3,5:5) i do pewnego stopnia techniczną, zaś Stanom Zjednoczonym nie uśmiechała się wojna morska na dalekich, olbrzymich przestrzeniach Pacyfiku, gdzie najbliższemi bazami operacyjnemi, mogącemi służyć flocie amerykańskiej za oparcie, jest z jednej strony Honolulu, a z drugiej Manilla (odległe od siebie o 4800 mil morskich!), a więc o zaopatrzeniu ani o naprawach mowy być nie mogło, pozatem admiralicja U. S. A. zdawała sobie sprawę z mniejszej wartości moralnej własnego marynarza, aniżeli marynarza japońskiego, którego patrjotyzm, żelazna dyscyplina i pogarda śmierci, nie mają sobie równej w świecie. Tak więc obie admiralicje zdawały sobie po roku 1921 sprawę z mniej więcej równych swych sił, wobec czego wolały rozgrywki uniknąć.

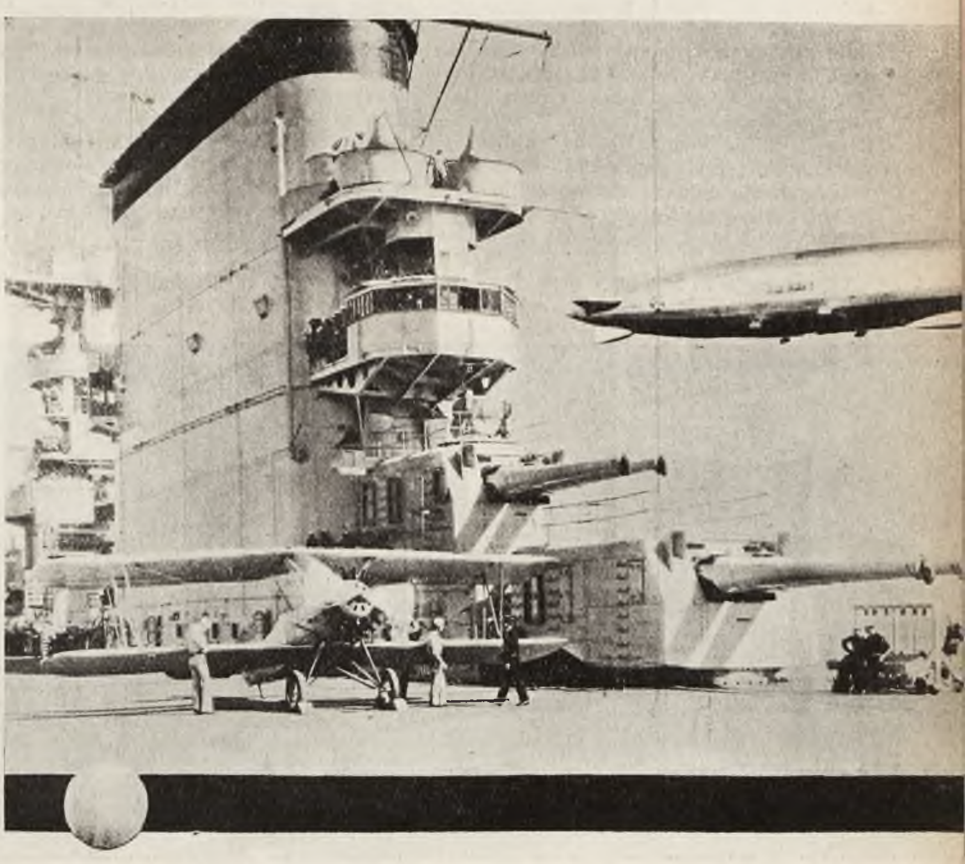
A jednak zbieg interesów politycznych i ekonomicznych, był tego rodzaju, że żadna ze stron, nie miała złudzeń, iż zbrojny konflikt można odsunąć, lecz uniknąć go jest niepodobieństwem. Ciągły wzrost ludności japońskiej, wyrażający się olbrzymią cyfrą 15,9 pro mille rocznie, doprowadzał do straszliwego przeludnienia, które zkolei pchało Japonję na ląd azjatycki, do Mandżurji i Szanghaju, a na to właśnie Stany Zjednoczone nie mogły patrzeć obojętnie.

W tym stanie rzeczy, obie strony będąc zmuszone do zachowania „status quo" w sprawie zbrojeń morskich, musiały się obejrzeć za inną bronią.

Bronią tą stać się musiało lotnictwo. Traktat Waszyngtoński, nie zawierając żadnych klauzul odnośnie zbrojeń powietrznych, pozostawił stronom tem samem wolną rękę. I oto widzimy, iż, począwszy od r. 1924, oba rządy zwróciły baczną uwagę na rozwój floty powietrznej. O pracy i wynikach, do jakich doszły japońskie sfery wojskowe, pisaliśmy w swoim czasie w artykule p. t. „Skrzydła Japonji". Obecnie chcemy dać szkic poczynań amerykańskich, w szczególności chcemy zapoznać czytelnika z historją budowy dwóch największych dotąd krążowników powietrznych świata „Los Angeles" i „Akron".

W 1923 r. na zamówienie rządu Stanów Zjednoczonych, niemieckie zakłady lotnicze „Luftschiffbau-Zeppelin" w Friedrichshafen w Niemczech, rozpoczęły budowę wielkiego sterowca dla potrzeb floty amerykańskiej. Koszt budowy sterowca miał wynieść około 1 milj. dolarów. Sterowiec miał być przeznaczony do służby czynnej we flocie Pacyfiku i z tego też względu ze strony amerykańskiej postawiono warunek, iż sterowiec będzie mógł samodzielnie odbywać dalekodystansowe loty morskie. Co rozumiano przez „dalekodystansowe loty morskie" i o kim myślano, jako o celu tych dalekich lotów — nietrudno się domyśleć, skoro się zważy, że odległość od wybrzeży Kalifornji do wysp Hawajskich wynosi 2200 mil morskich*), a z Honolulu do Manilli (najbliższego dla Ameryki punktu oparcia na terenach azjatyckich w „sąsiedztwie" Japonji), 4800 mil morskich, a z Honolulu do Jokohamy 3400 mil morskich! Zrozumiałą zatem rzeczą było ze strony amerykańskich sfer fachowych uwarunkowanie przyjęcia sterowca od dokonania przezeń szeregu morskich lotów długodystansowych.

*) 1 mila morska = 1800 mtr.





W roku 1924 sterowiec ten, ochrzczony nazwą „Los Angeles“ odbył wzorowo swą pierwszą podróż, przebywając w 81 godzin olbrzymią przestrzeń 5.100 mil morskich od Friedrichshafen, poprzez północną Europę, przez cały Atlantyk aż do portu lotniczego Lakehurst, w stanie nowojorskim. Po tym pierwszym locie Amerykanie uznali, iż „Los Angeles“ zdał egzamin celująco, wypłacili Niemcom miljon dolarów i natychmiast wciągnęli sterowiec do służby czynnej. Obecnie dane liczbowe, dotyczące konstrukcji i wyporności tego statku, może już nie są tak frapujące, jak przed ośmiu laty, w każdym jednak razie, statek ten i dziś zajmuje jedno z czołowych miejsc w „U. S. Navy“.

Zaliczony do służby czynnej w r. 1925 „Los Angeles“ w rok potem uczestniczy w wielkich manewrach floty amerykańskiej na kanale Panamskim. Po skończonych manewrach pozwolono przedstawicielom prasy obejrzeć tego olbrzyma i dopiero wówczas po raz pierwszy admiralicja U. S. Navy udzieliła do publicznej wiadomości nieco danych liczbowych odnoszących się do tego sterowca.

Otóż całkowita długość „Los Angeles“ wynosi 658,3 stóp.*) Szerokość największego przekroju pionowego 90,7 stóp. Wysokość 104,4 stóp. Ciężar ogólny — 153.000 funtów.**) Ciężar użyteczny — 60.000 funtów. Poruszany jest siłą 2000 H.P. Posiada urządzenia do miotania bomb; uzbrojony jest w 21 ciężkich karabinów maszynowych i lekką artylerję przeciwlotniczą, która mu pozwoli samodzielnie się bronić przed atakiem nieprzyjacielskich eskadr myśliwskich.

*) 1 stopa = ca 30,5 cm.

Miejscem postoju „Los Angeles“ jest port Panamski, gdzie sterowiec stale przebywa, zakotwiczony na maszcie statku wojennego „Patoka“.

Po wielkich manewrach 1926 r. rozpoczyna „Los Angeles“ okres wielkich podróży transoceanicznych.

I tak w r. 1926 bezpośrednio po zakończeniu manewrów panamskich „Los „Angeles“ dokonywa dwóch dużych lotów: pierwszy na trasie Lakehurst (Nowy York) — wyspy Bermudzkie w 12 godzin, drugi zaś na trasie Lakehurst — Porto Rico w 31 godzin. Wreszcie w r. 1928 statek ten podjął wielki lot dalekodystansowy na trasie Lakehurst — Panama wszerz całego lądu Ameryki Północnej, przebywając tę przestrzeń (2268 mil morskich) w 37 godz. 20 min.

**) 1 kg. = ca 2,5 funtów angielskich.



W owym czasie, w r. 1926 Niemcy wykończyli w zakładach Friedrichshafen nowy olbrzymi sterowiec „Graf Zeppelin“ o pojemności 3.700.000 stóp sześciennych i poruszany silnikami Diesla o sile 2750 H.P. Sterowiec ten odbył lot transatlantycki pod dowództwem d-ra Hugo Eckenera i przybywszy do Ameryki Północnej został tam entuzjastycznie powitany.

Otóż ten nowy olbrzym powietrzny zaniepokoił sfery lotnicze amerykańskie. Postanowiono zaproponować kongresowi uchwalenie kredytów na dalszy, pięcioletni plan zbrojeń dla floty powietrznej. Z projektem tym wystąpił i referował go w czasie debaty budżetowej przed kongresem w Waszyngtonie pierwszy admirał William Moffett, szef Biura Aeronautyki U. S. Navy. W czerwcu 1928 r. Kongres zaaprobował politykę Biura Aeronautyki i uchwalił kredyty na dalszy pięcioletni plan rozbudowy floty powietrznej U.S.A. Otóż ten pięcioletni program przewiduje jako główną pozycję budowę dwóch sterowców-olbrzymów, każdego o nienotowanej dotąd w historji lotnictwa pojemności 6.500.000 stóp sześciennych.*)

Budowę powierzono największym w Ameryce Zakładom Lotniczym Goodyear-Corporation w Akron, w stanie Ohio, które po zawarciu kontraktu z Zakładami „Luftschiffbau-Zeppelin“ w Friedrichshafen utworzyły specjalne konsorcjum „Goodyear-Zeppelin-Corporation“.

Po blisko dwuletniej budowie, pierwszy sterowiec Z.R.S.-4 był gotów w połowie 1931 r. Oddany w sierpniu tegoż roku do służby czynnej U. S. Navy, ochrzczony został przez Francisa Adamsa, sekretarza (minister w U. S. A.) marynarki nazwą „Akron“. Następny sterowiec Z.R.S.-5 oddany ma być po upływie 15 miesięcy od daty wejścia „Akron“ dosłużby czynnej.

Tak więc w końcu 1932 r. flota powietrzna U. S. A. posiadać będzie dwie najsilniejsze w świecie jednostki bojowe.

Wobec tego, że konstrukcja obu tych statków, budowanych w zakładach lotniczych w Akron będzie identyczna, jak również i uzbrojenie, przeto szczegóły, jakie podamy o sterowcu „Akron“ odnosić się również będą i do Z.R.S.-5, z tą różnicą, że Z.R.S.-5 chwilowo nazywany „Macon“ będzie miał wymiary, a zatem i pojemność o 1/3 większą.

„Akron“ dwukrotnie większy od „Zeppelina‘, a o 35% od R.100 i R.101, zbudowanych w Anglji, króluje nieskończenie nad flotyllą rodzimych balonów sterowych.

„Akron“ pomimo, iż wzorowany na Zeppelinie, ma kształt nieco inny, mniej cygarowaty, przypominający raczej rybę. Tylko o 2,65 mtr. dłuższy od niemieckiego pierwowzoru, jest od niego szerszy o 14,15 mtr. Maksymalna szybkość „Akron“ wynosić będzie 135 klm. na godzinę, przeciętna 90. 8 silników o łącznej sile 4480 koni parowych.

Jak wszystkie sterowce tego typu, „Akron“ posiada szkielet metalowy, złożony z szeregu pierścieni, połączonych ze sobą poprzecznemi, przęsłami, które tworzą trzy korytarze o przekroju trójkątnym. Pierścienie są dwóch rodzajów — główne, o przekroju 20 mtr. 22 ctm., mieszczące balony wypełnione gazem i dodatkowe. Pierwsze mają kształt 35-cio boków — drugie 24-ro boków.

W przeciwieństwie do Zeppelina w którym silniki umieszczone są na ścianach bocznych, „Akron“ posiada silniki w środku. Jest to możliwe dzięki użyciu, jako

*) 1 stopa^3 = 0,028 mtr.^{3}

gazu, helu, który nie jest palny. Silniki — 4 z każdego boku — łączą się poziomemi ramionami ze śmigłami, które obracają się pod kątem 90 stopni w płaszczyźnie poziomej. Dzięki tej inowacji, śmigła działają również, jako aparat podtrzymujący sterowiec, ułatwiają też start i lądowanie. Silniki pędzone są ropą naftową.

Jedną z najcenniejszych zdobyczy przy konstrukcji „Akron" jest szczęśliwe rozwiązanie sprawy spadku wagi sterowca przy zużyciu paliwa. Spadek ten wywołuje opuszczanie się sterowca. Dla utrzymania go na poprzedniej wysokości, trzeba — jak w „Zeppelinie" np. — wypuszczać odpowiednią ilość gazu. Przy użyciu helu byłoby to bardzo kosztowne. Znaleziono więc inne wyjście. Produktem spalania ropy, jest dwutlenek węgla i para wodna, cięższa od spalonej nafty. Zatrzymując część tej pary, utrzymuje się nietylko równowagę sterowca, ale zyskuje cenny balast, który może być w razie potrzeby wypuszczony.

„Akron' jest sterowcem wojskowym zatem ze względów zrozumiałych szczegóły dotyczące jego uzbrojenia nie dostały się do wiadomości publicznej. Dopiero w ostatnich czasach stało się wiadome, że „Akron" posiada siedem gniazd karabinów maszynowych, z pośród których jedno ukryte jest w sterze sterowca, jedno — tuż nad dziobem (dobrze uwidocznione na naszej fotografji), następnie po dwa gniazda karabinów maszynowych znajdują się po obu bokach sterowca i wreszcie jedno gniazdo w samym środku górnej części kadłuba. Poza tem „Akron" posiada urządzenia miotaczy bomb, oraz w razie potrzeby, może się otoczyć zasłoną dymną. Biegnące wzdłuż całego kadłuba korytarze (jeden główny poziomo, dwa inne, położone nieco niżej, pod kątem 45 stopni do głównego) pozwalają nietylko dotrzeć do każdego zakamarka i naprawić natychmiast każde uszkodzenie, lecz co więcej (i czego dotąd nie było w żadnym sterowcu), pozwala załodze w razie zestrzelenia kabiny głównej przez artylerję przeciwlotniczą, schronić się do kabiny rezerwowej, znajdującej się na przeciwległym końcu sterowca, tuż pod sterem.

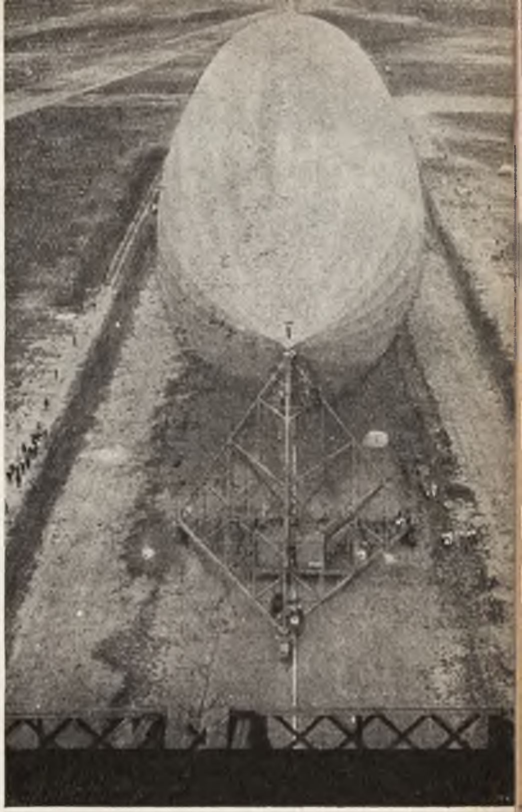
Osobliwością jest posiadanie przez „Akron" własnego lotnictwa. Mianowicie sterowiec ten posiada pomieszczenie dla pięciu zmontowanych samolotów, które w każdej chwili mogą opuścić sterowiec, albo doń wrócić przez otwór w kształcie litery T, znajdujący się u spodu kadłuba sterowca. Samoloty te przyczepione są do odpowiednich trapezów, znajdujących się w hali, o długości 22 mtr. i szerokości 18 mtr. Mogą one opuszczać sterowiec i wracać w każdej potrzebie, służą jednakowoż w celach jedynie wywiadowczych i celach samoobrony.

Gdyby sterowiec okazał się niepraktyczny dla armji, przewidziana jest zamiana sterowca na statek pasażersko-pocztowy, a wówczas sto osób nie licząc załogi, znalazłoby w nim dogodne i luksusowe pomieszczenie. Na szczególne zainteresowanie zasługuje hangar o rozmiarach (w metrach) 360 x 98 x 63. Jest to największy hangar, jaki dotychczas kiedykolwiek zbudowano. Cały ze stali, posiada konstrukcję siatki metalowej nie podpartej ani jednym słupem czy kolumną. Dwa wielkie wrota, zamykane skrzydłami i poruszane mechanicznie siłą 126 koni parowych, zamykają hangar.

Całkowity koszt budowy „Akrona" wyniósł niebywałą nawet jak na amerykańskie stosunki, sumę 4 milj. dol. Tyleż kosztować będzie będący na wykończeniu sterowiec „Macon".

Tak więc około r. 1933 flota powietrzna U. S. A. zaliczając do swego stanu czynnego takie jednostki bojowe, jak „Los Angeles", „Akron" i „Macon,', jednostki (podkreślamy to) zdolne do odbycia lotów dalekodystansowych, stanie się poważnem ostrzeżeniem rzuconem Krainie Wschodzącego Słońca.

H. G.



„Akron" zakotwiczony na maszcie. Otwór na przodzie sterowca przeznaczony na gniazdo karabinów maszynowych

KOŁO LOTNICZE „START"

W maju r. b. zorganizowano teoretyczny kurs szybownictwa w audytorjum Instytutu Aerodynamicznego. Wykładowcami byli pp.: inż. Grzeszczyk (technika lotu żaglowego), inż. Stefan Neumark, wykładowca Politechniki Warsz. (aerodynamika i zasady lotu), dr. Tadeusz Niemczewski, adjunkt Gł. Stacji Meteorologicznej (meteorologja), i kol. B. Miszułowicz (opis budowy szybowców i technika lotu ślizgowego). Na kurs uczęszczało 48 słuchaczy.

W lipcu b. r. odbyła się 3-tygodniowa wyprawa szybowcowa „Startu" w Polichnie, na której szkolono 44 osoby. Ogółem wykonano 1008 lotów ślizgowych i nadano 21 kategoryj A. pilota szybowcowego, oraz 14 kat. B. Instruktorami byli pp.: pil. por. Z. Stankiewicz i pil. podch. M. Jonikas. ..ków z ludźmi nie było

Wyprawę tę zorganizowało K. L. „Start" samodzielnie, bez żadnych subwencyj. Korzystano jedynie z szybowców i terenów, których gospodarzem jest Wojew. Komitet L. O. P. P. w Kielcach.

Prócz tego K. L. „Start" wysłało również kilkunastu członków do szkolenia na wyprawy Woj. Komitetu w Kielcach i do Bezmiechowej.

Obecnie K. L. „Start" posiada już 30 pilotów. Sęk w tem, że tabor latający jest bardzo szczupły. Jeden z szybowców Z.E.1 konstrukcji własnej, uszkodzony, znajduje się w Polichnie, drugi „Wrona" konstrukcji A. Kocjana, oddany nam przez Kom. Stoł. L. O. P. P. — został 30 września r. b. oblatany na lotnisku mokotowskiem, trzeci znajduje się jeszcze w warsztacie.

Głowimy się, skąd wziąć pieniędzy na tabor i umożliwienie treningu naszym członkom.

OD ADMINISTRACJI

Administracja nasza posiada na składzie kilkanaście kompletów „Lotu Polskiego" za rok 1931. Komplety te nabywać można bezpośrednio w Administracji w cenie 24 zł., lub zamawiać listownie, załączając przekaz pocztowy na wpłaconą sumę na konto P. K. O. Nr. 7860.

KU CZCI COSTES'A i BELLONTE'A

Na północy Francji w nadmorskiej miejscowości Saint Valery en Caux, leżącej pomiędzy Dieppe i Havrem, wzniesiono olbrzymi pomnik ku upamiętnieniu wspaniałego przelotu Costes'a i Bellonte'a przez Atlantyk z Paryża do Nowego Jorku.

W tem miejscu, nad skalistem wybrzeżem Normandji, bohaterska załoga „Znaku Zapytania" pożegnała ziemię francuską i opuściwszy stały ląd Europy skierowała się nad morze ku odległej o tysiące kilometrów Ameryce.

W tem właśnie miejscu, z którego Costes rzucił dnia 1 września 1930 r. ostatnie spojrzenie swej Ojczyźnie, wyrósł monumentalny pomnik ku czci bohaterskich lotników. Pomnik, dłuta znanych rzeźbiarzy francuskich Roberta Delandre i Descatoire, ustawiony jest na skałach nadbrzeżnych. Ma on kształt wielkiego obeliska kamiennego, szerokiego na 16 mtr. i wysokiego na 7 mtr. Na środku płyty znajduje się płaskorzeźba, symbolizująca obu bohaterskich lotników. Z boku wizerunek zwycięskiego „Znaku Zapytania" w locie, u dołu cztery płaskorzeźby, symbolizujące tych, którzy przyczynili się do realizacji pamiętnego rajdu, a więc: inżyniera, robotnika, radjotelegrafistę i meteorologa.

Odsłonięcia pomnika dokonał w obecności obu bohaterskich lotników francuski minister lotnictwa, p. Paul Painlevé.





MĄŻ „MISS EUROPY"

Wielką sensację wywołało w Europie małżeństwo znanego lotnika francuskiego Paul Louis Weillera z zeszłoroczną miss Europą, posągowo piękną greczynką p. Aliką Diplorakos, córką adwokata z Aten.

Weiller jest postacią we Francji bardzo popularną. Mimo młodego wieku, odznaczony komendorją Legji Honorowej, posiada poza tem szereg odznaczeń wojennych francuskich i zagranicznych. Jest on kawalerem francuskiego „Croix de Guerre", angielskiego „Military Cross", włoskiego „Corona d'Italia" oraz najwyższych odznaczeń jugosłowiańskich, bułgarskich i portugalskich.

W czasie wojny Weiller pełnił służbę frontową w lotnictwie, gdzie zestrzelił pięć samolotów niemieckich. Obecnie jest kierownikiem wielkiej francuskiej fabryki silników „Gnome et Rhone".

Nazwisko Weillera stało się obecnie głośne w Europie w związku z oskarżeniem go o sprzedaż Niemcom większego pakietu akcyj przedsiębiorstwa i zdradzenia planów fabrykacji. Jak ustaliło jednak dotychczas dochodzenie podjęte w związku z tem oskarżeniem, przedstawione przez oskarżycieli dokumenty, na poparcie ich słów — zostały sfałszowane.

Weiller poznał obecną swą żonę w Atenach na pokładzie parowca greckiego „Aphros". Przeleciał tam swym własnym samolotem i wylądowawszy udał się na pokład parowca, aby odwiedzić znanego literata francuskiego Paul Moranda. Tam właśnie poznał pannę Diplorakos, która bawiła wówczas ze swą siostrą.

F. A. Ossendowski







Na placyku w Rango

W całej osadzie Rangu panowało wielkie ożywienie. Europejscy urzędnicy otrzymali telefoniczną wiadomość, że nad ich obwodem około południa przeleci polski turystyczny samolot kapitana-lotnika Skarzyńskiego.

— Gdzie to ta Polska? — spytał swego pomocnika naczelnik obwodu Rangu.

— W Rosji, zdaje się, ... miasto... — niepewnym głosem odpowiedział zapytany urzędnik.

Nagle rozległ się basowy i chrapliwy śmiech.

Szczerząc olbrzymie, białe kły i błyskając oczami, śmiał się sierżant miejscowej załogi, potężny, barczysty murzyn Bambula.

Z łatwością można byłoby się domyśleć, że pochodzi z nad Nigru. Świadczyły o tem sześć blizn na okrągłej twarzy, — po trzy na każdym policzku.

W jaki sposób zawędrował aż tu — do Rangu — tego nikt nie wiedział. Bambula zaś nigdy o tem nie mówił.

Teraz wziąwszy się za boki, ryczał ze śmiechu.

— Czegoż tak rechoczesz, sierżancie? — rzucił mu pytanie niezadowolony naczelnik.

Murzyn odpowiedział natychmiast, parskając śmiechem:

— Mussa powiedzieć Polska jest miasto... Polska jest w Rosja, o, mussa!

Urzędnicy zmieszali się nieco i z podełba patrzyli na Sudańczyka.

Ten zaś z szyderczym uśmiechem mówił:

— Polska jest wolnym krajem, wielkim krajem....

— A ty skąd wiesz, Bambulo? — pytali go urzędnicy.

— O, mussu! Służyłem podczas wielkiej wojny w pułku cudzoziemców, gdzie byli Polacy. Walczyłem obok nich na Chemin des Dames i pod Arras. Dzielny to lud, tęgi i wesoły! W transzach czas się dłuży, mussu... Polacy opowiadali mi o swoim kraju i... o innych jeszcze rzeczach, o których przedtem nikt nie mówił Bambule!

Do rozmawiających podszedł przybyły tegoż dnia misjonarz. „Biały Brat" prowadził szkółkę misyjną na południu kolonji. Przyjechał do Rangu, aby się poradzić lekarza, bo nękała go malarja. Blady i wycieńczony słyszał ostatnie słowa Bambuli.

Podszedł do Murzyna i poklepał go po ramieniu.

— Dobrze powiedziałeś, przyjacielu! — zawołał. — Ja też znam Polaków!

Zwracając się do urzędników, ciągnął dalej:

— Panowie pamiętacie krzyż na drodze z Mongo do Lossy? Jest to grób naszego brata, ojca Ambrożego. Pochodził z Polski i był świątobliwym, ofiarnym zakonnikiem. Gdy wybuchnęła żółta febra, tylko on wytrwał na posterunku, niosąc pomoc chorym i modląc się za umierających.

— Pamiętam ojca Ambrożego! — zawołał jeden z urzędników, zapalając fajkę.

— Któżby jego nie pamiętał? — wzruszył ramionami „biały brat". — Otóż on to zawsze mówił ,że Polska stanowi mur obronny dla chrześcijaństwa i cywilizacji, oporę pokoju w Europie i skarbnicę porywów ducha...

Podczas tej rozmowy coraz tłoczniej robiło się na placyku osady. Ze wszystkich stron biegli murzyni i murzynki; niektóre niosły na plecach dzieci. Wszystko co żyło śpieszyło na placyk, aby widzieć przelot stalowego ptaka, dążącego z dalekiej, nieznanej krainy.

Korzystając ze zbiegowiska, naczelnik obwodu postanowił wyjaśnić czarnym ludziom dobrodziejstwa, wyświadczane im przez białych.

— Widzicie — mówił podniesionym głosem — do czego doszedł swym rozumem człowiek biały? Dawniej trzeba było płynąć i jechać długie miesiące, aby dotrzeć z Londynu do Rangu, a teraz? Zobaczycie wkrótce lotnika, który przed kilku dopiero dniami wyruszył z kraju, bardziej od Rangu oddalonego, niż Wielka Brytanja!

— O, aj-cho! — dziwili się murzyni.

— To jeszcze nic! — mówił dalej naczelnik. — Z pomocą radja i samolotu wszyscy ludzie łatwiej się poznają, mogą sobie pomagać wzajemnie i — zostają braćmi.

Murzyni milczeli.

Nie zrozumieli tego, jak to czarny człowiek może stać się bratem białego?

— Na Tengę życiodajną! — mruknął stary Bantu do swej żony. — Prawi o braterstwie, a wczoraj kazał policjantom wychłostać cichego Mitę za to, że nie zauważył go i nie ukłonił się naczelnikowi.

Starucha — żona Bantu westchnęła żałośnie i szepnęła

— Zapewne nie zrozumiałeś, co powiedział naczelnik...

— A może... — kiwnął głową stary i, zadarłszy głowę patrzał.

Wszyscy już spoglądali w tę samą stronę.

Z poza koron wysokich mahoni i baobabów ukazał się nagle czarny punkcik. Leciał nad dżunglą, co rozpostarła się aż do Bangi, a zbliżał się szybko, daleko szybciej, niż lecą drapieżne sępy i piękne żórawie o barwnych czubach na głowie.

Dochodziło już głuche warczenie motoru.

Lotnik spostrzegł osadę i zebrany na placu tłum.

Zniżył aparat i dwa razy okrążył całą okolicę, salutując biało-amarantową flagą Polski.

Tłum wydał radosny okrzyk w zachwycie patrząc w ślad za odlatującym samolotem, który oddalał się już, malejąc coraz bardziej, aż się zmienił w ledwie dostrzegalny punkcik i roztopił się wkońcu na tle blado-niebieskiego nieba.

— Rozchodźcie się! — krzyknął naczelnik.

— Rozchodźcie się! — powtórzyli policjanci, waląc na prawo i na lewo grubemi kijami z bambusu.

— Ach, ty nicponiu jeden! — rozległ się przeraźliwy, zły okrzyk, a po chwili dały się słyszeć odgłosy ciężkich razów i jęki człowieka.

Jakiś europejski kolonista, spostrzegłszy swego kucharza, zbił go z nóg ciosem pięści i teraz kopał go ciężkiemi butami, klnąc ohydnie.

Skrwawiony, szlochający murzyn z trudem podniósł się z ziemi i, zasłaniając głowę rękami, pobiegł ku domowi.

— Kazałem mu przyrządzić jajecznicę z szynką, a ta czarna małpa ośmiela się gapić! — oburzał się kolonista, podchodząc do naczelnika Rangu.

— No, ale dał mu pan, bo dał! — zaśmiał się urzędnik. — Umie pan trzymać w ręku te czarne poczwary!

— Z tą dziczą inaczej nie można! — mruknął kolonista.

Znowu rozległ się chrapliwy, basowy śmiech Bambuli.

Murzyn tarzał się po ziemi i ryczał:

— Teraz już wierzyć, mussu„ że samolot i radjo nauczyć ludzi pomagać sobie wzajemnie... cha, cha, cha!.. być braćmi!... Czarny i biały, biały i czarny będą braćmi, bo...

Nie skończył.

Ciężki cios spadł mu pomiędzy oczy.

Nad sierżantem, rozstawiwszy nogi i zaciskając pięści, stał naczelnik obwodu.

Groźnie patrząc na Bambulę, syknął:

— Jeżeli jeszcze raz piśniesz coś podobnego, oddam cię pod sąd polowy, rozstrzelam! rozstrzelam, podła, dzika małpo!

Sierżant stał już wyprostowany i milczał.

Myślał w tej chwili, że minęły te czasy, kiedy nad Marną i Sommą on — murzyn — przez białych pogardzany i bity, bronił ich ojczyzny na „polach chwały".

Zgrzytnął zębami i stanął na baczność...

NOWY DRAMAT NAD ATLANTYKIEM

Atlantyk zbiera wciąż śmiertelne żniwo. Złowrogi ocean nie poddał się jeszcze całkowicie zaborczemu człowiekowi, który przemierzył go już kilkakrotnie podniebnemi szlakami, który na potężnych skrzydłach samolotu, zbudowanego własną dłonią, zdołał w kilkunastu wypadkach przelecieć przez „wielką wodę" od jednego lądu do drugiego, okupując ten swój triumf hekatombą z drogocennego życia licznych uskrzydlonych śmiałków, którzy swe szczęście zostawili na lądzie.

Coraz na tragiczną listę ofiar Atlantyku, rozpoczętą przez Nungessera i Coli'ego historja wpisuje nowe nazwiska. Dziś ci, jutro tamci... Nieraz szczęście niezupełnie opuszcza śmiałków, czasem zdoła ich uratować jakiś statek, gdy zmuszeni do wodowania osiądą na falach.

Takie rzadkie szczęście miała ostatnio „Latająca Rodzina", na pokładzie której płk. John Hutchinson wraz z żoną i dwiema córeczkami 8-letnią Katarzyną i 6-letnią Janinką oraz czterema ludźmi załogi odbywał lot z Ameryki do Europy etapami, ponad strefę polarną.

Hutchinson, bogaty fabrykant czekolady pułkownik rezerwy armji amerykańskiej, w ten oryginalny sposób postanowił spędzić swój urlop. Do przelotu wybrał wielką 10-osobową amfibję, konstrukcji inż. Sikorskiego. Zaangażował załogę: pilota Piotra Redpath'a, mechanika Józefa Ruffa i radjotelegrafiste Geralda Altfisch'a i załadowawszy swą rodzinę do samolotu ruszył w drogę. Na pokładzie wodnosamolotu znajdował się ponadto kinooperator Norman Olley, mający utrwalić na taśmie przygody latającej rodziny.

Samolot swój nazwał Hutchinson „The Flying Family" (Latająca Rodzina).

Start nastąpił rankiem dn. 23 sierpnia z lotniska Floyd Bennett pod Nowym Jorkiem. Trasa lotu wiodła ponad Nową Ziemią, Labradorem, Grenlandją i Islandją. Celem lotu był Edymburg w Szkocji.

Z kilkoma śródlądowaniami po drodze przewidzianemi zresztą w marszrucie lotu, „Latająca Rodzina" dotarła wreszcie do Grenlandji.

Dnia 2 września płk. Hutchinson wodował w Godthaab. Po przybyciu zwrócił się do władz duńskich z prośbą o benzynę.

Odpowiedziano mu, że benzyny niema.

Ale płk. Hutchinson wiedział, że w tej miejscowości Lindbergh, przygotowując swój lot dookoła świata z żoną, który później musiał przerwać w Chinach z powodu rozbicia samolotu, urządził sobie stację benzynową.

— Dajcie mi trochę benzyny przygotowanej dla Lindbergh'a — tłumaczył Hutchinson.

Jednakże władze duńskie zasłaniały się tem, że nie mogą rozporządzać benzyną Lindbergh'a.

— Więc mam tu może siedzieć i czekać aż kto zlituje się i przywiezie mi trochę benzyny — irytował się fabrykant czekolady.

Jakoś jednak po kilkudniowych pertraktacjach osiągnięto porozumienie. Płk. Hutchinson zgodził się zapłacić 1000 koron kary za wylądowanie bez pozwolenia w Grenlandji, nałożoną na niego przez władze, a równocześnie oświadczono mu, że benzyna niespodziewanie znalazła się.

O godz. 9 rano dnia 7 września po pięciodniowym pobycie „Latająca Rodzina" opuściła Godthaab i przeleciała do Julianehaab. Stamtąd dn. 11 września wystartowała do Angmagsalik. Próżno jednak oczekiwano samolotu w tej miejscowości.

O godz. 1 min. 10 w poł. dyżurny radjotelegrafista przejął rozpaczliwe sygnały „S. O. S." nadane z pokładu „Latającej Rodziny". Płk. Hutchinson podawał, że znajduje się o 40 km. na południo-wschód od Angmagsalik. Na pomoc hydroplanowi wyruszyła niezwłocznie kanonierka angielska „Lord Talbot", kierując się na miejsce wskazane przez płk. Hutchinsona.

Aż do godz. 4 m. 23 Gerald Altfisch, radjotelegrafista „Latającej Rodziny" był w stałym kontakcie z lądem i śpiesząca na ratunek rozbitkom kanonierką. Potem sygnały nagle urwały się. Próżno „Lord Talbot" słał w przestrzeń sygnał wywoławczy hydroplanu — nikt mu nie odpowiadał.

Cały ranek dnia następnego kapitan kanonierki Watson prowadził poszukiwania „Latającej Rodziny", jednak bez skutku. Później poszukiwania przerwano, bowiem nadpłynęły gęste góry lodowe i „Lord Talbot" musiał całą uwagę skupić na to, aby nie zostać zgnieciony przez lody.

W nocy z dnia 12 na 13 września wachtowy na kanonierce zauważył jakiś błysk w odległości około 12 kilometrów od okrętu. —

— Światło na sterborcie! — krzyczy do kapitana.

Oczywiście jest to sygnał „Latającej Rodziny". Kapitan Watson nie ma żadnych wątpliwości — rozbitkowie palą ognisko, przy którem próbują się ogrzać. Widać zdołali coś niecoś zabrać z samolotu, jeśli mają czem rozpalić i podtrzymywać ogień.

Rankiem od kanonierki odbija szalupa ratunkowa i śpieszy ku rozbitkom. Na szczęście cała załoga nieszczęsnej „Latającej Rodziny" jest zdrowa. Wszyscy tylko przemarznięci są do szpiku kości a płk. Hutchinson odmroził sobie ręce i nogi.

W krótkim czasie rozbitkowie zostają przewiezieni na pokład „Lorda Talbota".

Jakież były przejścia załogi „Latającej Rodziny" przez te kilka dni?

Opowiada je sam płk. Hutchinson.

Od Julianehaab aż do fjordu Ikersnak pogoda była wspaniała. Później jednak lotnicy wpadli w zawieruchę śnieżną, która zmusiła ich do zniżenia lotu. Samolot leciał na wysokości wszystkiego około 20 metrów nad powierzchnią morza. Lot w tych warunkach był bardzo ciężki, bowiem trzeba było omijać dość wysokie góry lodowe. Burza wzmogła się następnie do tego stopnia, że dalszy lot był zupełnie niemożliwy. Trzeba było wodować. „Latająca Rodzina" osiadła na falach pomiędzy dwoma górami lodowemi.

— Niech pan stara się osiągnąć ląd płynąc przy pomocy motorów — wydał płk. Hutchinson rozkaz pilotowi.

Piotr Redpath skinął głową. Ostrożnie zaczął lawirować płatowcem pomiędzy krami lodowemi. Ale nie na wiele zdały się jego wysiłki. Rzucony nagle falą potężny kawał lodu uderzył w samolot i urwał prawy pływak, równocześnie niemal ostry kant kry lodowej rozpruł dno kadłuba. Z największym trudem nieszczęsna załoga zdołała doprowadzić samolot do brzegu niedalekiej wysepki. Tu silna fala rzuciła samolot o skały nadbrzeżne, roztrzaskując go doszczętnie. W parę minut później „Latająca Rodzina" poszła na dno. Ale załoga zdołała szczęśliwie wydostać się na ląd i w dodatku przenieść na brzeg trochę żywności i bagaży z tonącego wodnosamolotu.

Tu w grocie, wśród skał nadbrzeżnych, urządzono sobie obozowisko. Najbardziej dokuczało rozbitkom zimno. Nie wzięli ze sobą futer, to też trzęśli się na mrozie. W samolocie wystarczyły lekkie trykoty, tu i w futrach nie byłoby im za gorąco. To też biegali co kilkadziesiąt minut wzdłuż wybrzeża, aby się rozgrzać.

Całą noc nie mogli zmrużyć oka. Ciągle rozlegał się nie milknący ani na chwilę trzask ścierających się ze sobą lodów, przypominający niekiedy dalekie strzały armatnie.

Następna noc była jeszcze straszniejsza. Rozbitkowie byli tak zziębnięci, że nie mieli sił poruszać się. Trwali tak nieruchomo, jak posągi, oczekując zmiłowania Bożego.

— Myśleliśmy, że koniec nasz już się zbliża — opowiadała później pani Clelja Hutchinson. — Ręce i nogi zgrabiały nam tak, że nie mogliśmy niemi poruszać... A upiorna ta noc zdawała się nie mieć końca...

Najlepiej, zdaje się, spędzały czas małe panny Hutchinson. One niezbyt przejmowały się swym losem — za nich powinien jeszcze martwić się tatuś. On taki duży...

To też na bezludnej wysepce szła beztroska zabawa. Dziewczynki budowały sobie z odłamków skał domek dla lalki, uratowanej z pokładu samolotu — druga lalka poszła na dno razem z samolotem — bawiły się w śniegu i usiłowały, acz bezskutecznie, urządzić sobie ślizgawkę.

Młodsza Jeanetta, z beztroską dziecięcą naiwnością, zanudzała tatusia prośbami, żeby jej pokazał... białego niedźwiedzia.

— Przecież białe niedźwiedzie żyją w lodach, tu są lody, a gdzie masz niedźwiedzie? — pytała wciąż ojca.

Katastrofa „Latającej Rodziny" o mało nie pociągnęła za sobą tragicznej śmierci znanego lotnika niemieckiego Udeta, który bawi na Grenlandji jako członek amerykańskiej ekspedycji filmowej, która pod kierunkiem Karola Laemmle nakręca film podbiegunowy p. t. „S. O. S! — Góra lodowa!". W filmie tym występuje Udet.

Pochwyciwszy rozpaczliwy sygnał „S. O. S.", nadany z pokładu „Latającej Rodziny" Udet bez namysłu wsiadł do swego wodnosamolotu.

— Lecę na ratunek Hudchinsonom — oświadczył kierownikowi ekspedycji.

Nie zatrzymywano go. Udet poleciał. Poleciał tak samo, jak kiedyś niezapomniany Amundsen, badacz stref podbiegunowych, który mimo podeszłego wieku nie zawahał się wylecieć na ratunek załogi nieszczęsnej „Italji" — sterowca generała Nobile'go, który uległ katastrofie w strefie polarnej.

Amundsen nie powrócił już więcej z wyprawy — zginął. Pływak jego samolotu wyłowiono w rok później z morza i złożono w muzeum Inwalidów w Paryżu.

Za przykładem słynnego uczonego ruszał teraz w podróż ratowniczą lotnik niemiecki Udet.

Minął dzień, noc, nastał blady świt — Udet nie wrócił. Czyżby ten dzielny człowiek-ptak, który nie zawahał się ani chwili przed pośpieszeniem z pomocą swym bliźnim, miał podzielić los tamtego siwowłosego badacza, co zginął w służbie ratowniczej? Gdy minęła noc druga, zaniepokojenie wzrosło. Już zamierzano zorganizować wyprawę ratowniczą, która miałaby zkolei za zadanie odszukanie Udeta, gdy lotnik nagle nadleciał do swej bazy. Oświadczył on, że wpadłszy w burzę

zmuszony był do wodowania w jednym z fjordów. Wodowanie odbyło się pomyślnie. Udet przeczekał nawałnicę i gdy pogoda poprawiła się zdołał wystartować i dolecieć do obozowiska.

W dniu, w którym kanonierka „Lord Talbot“ brała na pokład szczęśliwie odnalezioną załogę „Latającej Rodziny“, z Ameryki rozpoczął się nowy, sensacyjny lot przez Atlantyk, zorganizowany przez emigranta włoskiego, dr. Pisculi.

Dr. Pisculi, znany lekarz w Stanach Zjednoczonych, założył lotnicze pogotowie lekarskie pod nazwą „Latające pielęgniarki“. Miało ono nieść szybką pomoc lekarską ofiarom wypadków i katastrof, posługując się samolotami a nawet spadochronami.

Poprostu nad miejscem wypadku, które nie nadawało się zupełnie do lądowania, lekarz pogotowia i pielęgniarka wyskakiwali z samolotu i spływali na ziemię, uwieszeni u białych baldachimów spadochronów. Wylądowawszy śpieszyli niezwłocznie z pomocą choremu czy rannemu.

Z iście amerykańskim rozmachem zabrał się dr. Pisculi do tego dzieła. Stworzyć taką organizację, to jeszcze mało — trzeba ją dobrze rozreklamować.

Ale jak?

No, oczywiście najlepszą jeszcze dziś reklamą jest lot przez Atlantyk. Ażeby jednak wprowadzić jakąś w nim nowość, postanowił dr. Pisculi urozmaicić go skokiem ze spadochronem.

Od chwili powzięcia tego zamiaru do zrealizowania go, minęło niewiele czasu. W Ameryce takie rzeczy robi się szybko.

Dr. Pisculi kupił od lotników amerykańskich Pangborna i Herndona ich samolot typu Bellanca, ochrzczony imieniem „Miss Veedol“, na którym przelecieli oni Atlantyk, zamierzając pobić rekord lotu dookoła świata, ustanowiony przez Posta i Gatty'ego.

Samolot przemalowano na kolor biały i nadano mu nowe imię, zamiast „Miss Veedol“ samolot miał się obecnie nazywać „American Nurse“ (Amerykańska Pielęgniarka).

Na pilota zaangażował dr. Pisculi lotnika Williama Ulricha. W wyprawie wzięła ponadto udział miss Edna Newcomer, lotniczka, znana w Ameryce ze skoków ze spadochronem.

— Miss Newcomer — oświadczył jej dr. Pisculi — pani będzie symbolizowała latającą pielęgniarkę. Zgoda.

— Yes.

— To jeszcze nie wszystko. Nad Florencją, mojem rodzinnem miastem, wyskoczy pani z samolotu ze spadochronem... i jeszcze jeden niezbędny warunek — musi pani skoczyć przybrana w kostjum pielęgniarki. My polecimy dalej i wylądujemy aż w Rzymie, dokąd pani przyjedzie koleją.

— Ależ to cudowny pomysł — zawołała miss Newcomer. — Jestem nim zachwycona.

Dnia 13 września, właśnie w dniu, w którym uratowano „Latającą Rodzinę“, wyruszyła w swą podróż „Amerykańska Pielęgniarka“.

Start nastąpił o godz. 6 m. 15 rano z lotniska Floyd Bennet pod Nowym Jorkiem.

W zbiornikach samolotu znajdowało się 3.000 litrów benzyny, wystarczającej na 35 godzin lotu — czas dostateczny na przelot Atlantyku od brzegów amerykańskich do europejskich.

O godz. 9 rano widziano samolot, przelatujący nad przylądkiem Cod. O godz. 3 po poł. spostrzegł go parowiec angielski „Dartford“ znajdujący się na pełnem morzu w odległości 1000 km. od Nowego Jorku.

W trzy godziny później o 5 m. 50 sygnalizował przelot „Amerykańskiej Pielęgniarki“ parowiec „Winnebago“, oddalony od brzegów amerykańskich o 1500 km. Samolot leciał na niewielkiej wysokości— widzialność była zła.

Następnego dnia o g. 7 m. 30 rano widziano samolot z pokładu parowca „Ashburton“ o 250 km. na północo-wschód od brzegów wyspy Flory, należącej do archipelagu Azorów.

Ostatnią wiadomość o „Amerykańskiej Pielęgniarce“ otrzymano z pokładu transatlantyka „France“, który spotkał ją w odległości 600 km. od brzegów hiszpańskich. Samolot był już wówczas 30 godzin w powietrzu.

Próżno czekano przylotu „American Nurse“ do brzegów europejskich, próżno miasto Florencja gotowało się do przyjęcia uroczej miss Newcomer, która miała spłynąć na ziemię uwieszona u białego kapelusza spadochronu...

„Amerykańska Pielęgniarka“ nie doleciała do Europy...

Do tej chwili niewiadomo jeszcze napewno co się z nią stało. Nie ulega jednak wątpliwości, że nazwiska bohaterskich członków jej załogi należy wpisać już na listę tragicznych ofiar Atlantyku.

Nad szaremi falami złowrogiego oceanu rozegrał się jeszcze jeden dramat. Trójka uskrzydlonych ludzi złożyła ofiarnie swe życie dla wielkiej idei podboju powietrza.

Jan Wielowieyski.



CORAZ WYŻEJ KU SŁOŃCU...

DWA REKORDY WYSOKOSCI

Rekord międzynarodowy wysokości dla samolotów turystycznych II kategorji, ustanowiony po raz pierwszy przez ś. p. por. Franciszka Żwirkę w r. 1929 powrócił obecnie znów do polskiego lotnictwa.

Dnia 30 września pobił go na samolocie RWD 7 inż. Jerzy Drzewiecki, wznosząc się z pasażerem p. Antonim Kocjanem, znanym konstruktorem szybowcowym, do wysokości 6.023 metrów.

Ciekawa jest historja tego rekordu.

Pierwszy ustanowił go dn. 19 października 1929 r. ś. p. por. Żwirko, wznosząc się z p. Antonim Kocjanem do wysokości 4.004 metrów. Rekord ten ustanowiony został na samolocie turystycznym RWD 2 z 40-konnym silnikiem Salmson.

Niedługo jednak cieszył się por. Żwirko swym rekordem, bo już w osiem miesięcy później pobili go Niemcy. Dnia 11 czerwca 1930 r. małżonkowie Fuhsban osiągnęli na samolocie Klemm L. 25 również z 40-konnym Salmsonem wysokość 4.614 m.

Na wiosnę 1931 r. rekord wysokości przechodzi w posiadanie Francuzów. Lotnicy Reginensi i de Viscaya wznoszą się dn. 12 kwietnia na 40-konnym Farmanie do wysokości 5.305 metrów.

Dnia 7 sierpnia 1931 r. usiłował pobić go znów por. Żwirko. Wzniósł się on na tej samej RWD 7, co ostatnio inż. Drzewiecki, do wysokości 5.996 metrów. W locie tym towarzyszył mu znany konstruktor Państwowych Zakładów Lotniczych inż. Stanisław Prauss.

Rekordu tego jednak Międzynarodowa Federacja Lotnicza nie uznała oficjalnie. Popełniono drobną nieformalność. Regulamin rekordów międzynarodowym przewiduje, że barogramy, czyli wykresy barografów muszą być robione ostrym rylcem na okopconej blaszce, a nie grafjonem na taśmie papierowej, jak było w barografie zabranym w górę przez por. Żwirkę. Na tej zasadzie Federacja Międzynarodowa odmówiła zatwierdzenia rekordu.

Trzeba więc było powtarzać próbę jeszcze raz.

Aby zwiększyć wydajność samolotu zamówiono w Londynie specjalne śmigło drewniane przystosowane do pracy w rozrzedzonem powietrzu. Śmigło to ma mniejszy skok, a łopatki jego są węższe i dłuższe od śmigła normalnego.

Śmigło to nadeszło do Warszawy akurat nazajutrz po tragicznej śmierci por. Żwirki pod Cierlickiem. Do pobicia bowiem tego rekordu szykował się por. Żwirko. Projektował, że w dwa dni po powrocie z Pragi czeskiej podejmie próbę. Niestety ślepy los zdarzył inaczej.

Próbę pobicia rekordu podjął wobec tego inż. Drzewiecki, w którego posiadaniu jest już inny rekord międzynarodowy, ustanowiony na tym samym samolocie, mianowicie — rekord szybkości na 100 km., wynoszący 178 km. 748 m. na godz.

Inż. Drzewiecki ustalił go dn. 12 sierpnia wespół z towarzyszącym mu inż. Jerzym Wędrychowskim, bijąc o 10 km. poprzedni rekord, wynoszący 168 km. 020 m. który ustanowili dn. 13 lutego 1931 r. lotnicy francuscy Salel i Quintaa na 40-konnym Farmanie.

Do ostatniej próby pobicia rekordu inż. Drzewiecki przygotował się bardzo starannie. Po wmontowaniu nowego śmigła wykonał dwa loty ćwiczebne, wznosząc się do wysokości około 5000 m. Dopiero gdy motor działał bez błędu i samolot piął się w górę z łatwością, przystąpiono do oficjalnej próby.



Na lotnisku na Okęciu w Warszawie zebrała się komisja Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej — dyrektor Dep. Lotnictwa Cywilnego płk. Filipowicz, inż. Grzeszczyk i inż. Polturak.

Obaj lotnicy zajęli miejsca w samolocie. Ubrani byli bardzo ciepło, bowiem tam, dokąd lecieli, panuje przeraźliwe zimno. Spadek temperatury następuje mniej więcej o 6 stopni na każde 1000 m. To też lotnicy wciągnęli na siebie grube futrzane kombinezony, podbite futrem buty, rękawiczki, a twarze okryli specjalnemi kominiarkami, podbitemi białym, krótko strzyżonym barankiem. Kominiarki te, jak starożytne przyłbice, zakrywały szczelnie całą twarz, miały tylko niewielkie otwory wycięte na usta, oczy i koniec nosa.

Obaj lotnicy zaopatrzeni byli w aparaty tlenowe, umożliwiające oddychanie w rozrzedzonem powietrzu. Im wyżej, tem powietrze jest rzadsze i coraz trudniej w niem oddychać. W pewnym momencie człowiek traci w niem zupełnie przytomność. Zawrót głowy i omdlenie przychodzą nagle. Niema tam stanu przejściowego zwiastującego utratę przytomności, poprostu w jednej chwili traci człowiek świadomość. Dlatego też już od wysokości 4000 metrów inż. Drzewiecki zaczął korzystać z aparatu tlenowego. P. Kocjan, ponieważ leciał tylko jako pasażer, maskujący nieodzowne obciążenie, puścił w ruch swój aparat tlenowy dopiero na wysokości 5000 metrów.

Aparaty tlenowe składają się z długiego cylindra zawierającego zgęszczony tlen i z aparatu regulującego automatycznie wypływ tlenu, tak, aby zawsze zachowana była proporcja. Im wyżej i im powietrze jest rzadsze, tem więcej tlenu dopływa do płuc. W miarę opadania samolotu w dół ilość wydzielanego z aparatu tlenu maleje.

Jakie wrażenia odniósł inż. Drzewiecki ze swego lotu?

Oto jak opisuje on przebieg próby, w czasie której ustalił nowy rekord:

„Wystartowawszy, pierwsze 3000 metrów leciałem na zredukowanych obrotach aby oszczędzać silnik. Dopiero od 3000 m. gdy powietrze stało się już rzadsze, dałem pełny gaz.

Na wysokości 5000 metrów silnik zaczął mi niespodziewanie przerywać.

Z drżeniem serca wsłuchiwałem się w nieregularne teraz wybuchy.

Czy aby silnik nie zawiedzie, czy nie będę zmuszony przerwać próby — zadawałem sobie wciąż pytanie.

Nie miałem wątpliwości, że nawet gdyby się tym razem nie udało, rekord ten pobiję, irytowała mnie jednak myśl, że musiałbym wszystko zaczynać na nowo.

Rekord wynosił 5300 m. Brakowało mi do pobicia go 300 niespełna metrów i około setki metrów nadwyżki. Czyżbym miał nie osiągnąć już większej wysokości?

Ale nie, samolot jakoś szedł ciągle w górę.

5500 metrów!

— Uf — odetchnąłem z ulgą. — Rekord pobity, teraz trzeba pracować już tylko na nadwyżkę.

60000 metrów, potem 6600... 6700...

Wyżej już nie udało mi się wznieść, tembardziej że i benzyna była na wyczerpaniu, a nie wiedziałem zupełnie gdzie się znajduję.

Gdy startowałem, po niebie wałęsały się małe, niewinnie wyglądające chmurki, ale gdy się wzniosłem ponad nie, zasłoniły mi zupełnie ziemię. Widziałem tylko mleczny całun, rozciągający się pod nami i czasami przez jakąś lukę kawałek rzeki lub pola.

Nie zdawałem sobie zupełnie sprawy, gdzie się znajdujemy. Całą zresztą uwagę skupiłem na zdobywaniu metr po metrze wysokości. W tych wysokościach istnieje tylko jeden, jedyny kąt, pod którym trzeba ustawić samolot, żeby szedł w górę. Każdy, najlżejszy nawet ruch sterami, wywołany chwilą nieuwagi, sprawia, że odrazu traci się zdobyte z takim trudem metry.

Tam wzlata się bardzo wolno.

Dość powiedzieć, że podczas kiedy pierwsze 100 metrów zrobiłem w 14 sekund, na zrobienie ostatnich 100 metrów spotrzebowałem aż kwadrans...

Zimno na tej wysokości było przeraźliwe. Wszystkie metalowe części, a nawet szkło od zegarów pokryła biała sadź szronu. Jeden z barografów przestał działać — zamarzła w nim oliwa, użyta do smarowania.

Zacząłem schodzić w dół. Starałem się robić to powoli, gdyż wskutek zbyt gwałtownej zmiany ciśnienia można nabawić się długotrwałego bólu głowy, a nawet kilkogodzinnej zupełnej głuchoty.

Wreszcie ujrzałem ziemię.

Starałem zorjentować się, gdzie jesteśmy. Po chwili już wiedziałem — byliśmy nad Zegrzem. Z łatwością rozróżniłem znajome zarysy terenu.

Po półtoragodzinnym locie lądowałem z powrotem na lotnisku przed naszemi warsztatami.

Mój rekordowy lot był skończony".

Chociaż barograf i wysokościomierze zarówno inż. Drzewieckiego jak i p. Kocjana wskazywały wysokość 6.700 m. po zweryfikowaniu barografów oficjalnych obliczono osiągniętą przez RWD 7 wysokość tylko na 6.020 metrów.

Przy przeliczaniu rekordów wysokości możliwe są pewne odchylenia od wyników zaobserwowanych przez pilotów. Powstają one stąd, że przy obliczaniu wysokości trzeba posługiwać się specjalną tabelką międzynarodową, mówiącą, że takie to a takie ciśnienie panuje na takiej a takiej wysokości.

Po odczytaniu więc najniższego ciśnienia z barogramów sprawdza się w tabelce, jaka odpowiada mu ilość metrów.

Stąd właśnie powstają te różnice, bowiem tabelka nie uwzględnia zagęszczeń powietrza wskutek zmian atmosferycznych lub termicznych.

Na dwa tygodnie przed zwycięską próbą pobicia rekordu wysokości dla samolotów turystycznych II kategorji, podjętą przez inż. Drzewieckiego, znany pilot angielski pkt. lot. Cyrill F. Uwins ustalił nowy rekord międzynarodowy wysokości dla samolotów bez względu na kategorję, wznosząc się do 13.412 metrów.

Uwins wystartował z lotniska Filton pod Bristolem dn. 16 września o godz. 1 w poł. i po dwugodzinnym locie wylądował w Evesham, z powodu braku benzyny. O mało przytem nie wpadł do kanału Bristolskiego, co skończyćby się mogło dla niego tragicznie. Na szczęście jednak zdołał dociągnąć do lądu i wylądować na lotnisku.

Kpt. Uwins odbywał lot na dwumiejscowym samolocie Vickers z 600-konnym silnikiem Bristol „Pegaz", chłodzonym powietrzem.

Według swoich obserwacyj lotnik dotarł do wysokości 13.700 metrów, przy przeliczaniu jednak zanotowanego ciśnienia według tabelki międzynarodowej, otrzymano cyfrę 13.412 m.

Temperatura na tej wysokości sięgała 60 stopni poniżej zera. Lotnik, który siedział w odkrytej kabinie, miał na sobie ubranie ogrzewane elektrycznie. Rzecz oczywista miał ze sobą dostateczny zapas zgęszczonego tlenu w specjalnym aparacie.

Największe trudności miano z wyborem mieszanki opałowej do silnika, która wrzała z powodu bardzo niskiego ciśnienia. Trzeba było dobrać taką mieszaninę, której punkt wrzenia byłby niższy niż benzyny normalnej. Z tej samej przyczyny utrudnione było oliwienie, bowiem oliwa użyta do smarowania silnika wydzielała bardzo obficie parę.

Lotem swym pobił kpt. Uwins międzynarodowy rekord wysokości dla samolotów wszelkich kategoryj, ustanowiony dn. 4 czerwca 1930 r. przez lotnika amerykańskiego Apollo Sousek'a i wynoszący 13.157 m.

Kpt. Cyrill F. Uwins jest jednym z najlepszych lotników angielskich. Od szeregu lat jest szefem-pilotem i dyrektorem szkoły lotniczej „Towarzystwa Bristol". Uważany jest powszechnie w Anglji za najlepszego pilota-oblatywacza. Wykazał zresztą duże swe zdolności i umiejętność, osiągnąwszy tak zawrotną wysokość na zwykłym płatowcu obserwacyjnym, wyrabianym seryjnie, więc nie przystosowanym specjalnie do takiego niezwykle trudnego wyczynu.

Kpt. Uwins nie długo zapewne cieszyć się będzie swoim rekordem. Amerykanie zrobią niewątpliwie wszystko co będzie w ich mocy, aby ten rekord w jak najkrótszym czasie powrócił do nich.

J. W.





Walka o puhar Gordon-Bennet

Rok 1932, obfitujący w wydarzenia sportowe, w których imię Polski na terenie międzynarodowym niejednokrotnie zwycięsko było reprezentowane, a w szczególności zabłysnęło chwałą w lotniczej olimpjadzie „Challenge 1932" przez wspaniały wyczyn ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury, upamiętnił się też pierwszym udziałem Polski w 20-tych Międzynarodowych Zawodach Balonów Wolnych o puhar Gordon-Bennett'a.

9 listopada 1905 r. wydawca dziennika amerykańskiego „New York Herald" James Gordon-Bennett ofiarował 50.000 fr. na nagrody w zawodach balonów wolnych. Z tego daru ufundowano puhar imienia ofiarodawcy, wartości 12.500 fr. i 3 nagrody pieniężne po 12.500 fr. Zwycięzcą w zawodach zostaje ten, kto osiągnie na balonie wolnym największą odległość. Po trzykrotnem zwycięstwie z rzędu, puhar przechodzi na własność Aeroklubu tego państwa, do którego należy zwycięski pilot. Aeroklub, dla którego został zdobyty puhar, organizuje zawody w swoim kraju.

Pierwsze zawody o puhar Gordon-Bennett'a zostały zorganizowane we Francji. W dniu 30 września 1906 r. z ogrodu Tuillerie w Paryżu wystartowało 16 balonów w obecności 200.000 widzów. Wśród zawodników był i znany lotnik Santos Dumond, którego próby zastosowania w tych zawodach do kasza balonu 6-konnego motoru kończą się niepowodzeniem. Jest to pierwszy i ostatni wypadek zastosowania motoru do balonu wolnego. W następnych latach aż do wojny światowej zawody balonowe odbywały się rok rocznie w poszczególnych krajach. Po sześciu latach przerwy spowodowanej tą wojną, zostały wznowione w r. 1920.

W pierwszym okresie do wojny, ze zmiennem szczęściem przechodził puhar do poszczególnych państw, po wojnie jednak, poza pojedyńczem zwycięstwem Szwajcarji, kilkakrotnymi zwycięzcami zostają Belgja i następnie Ameryka.

I puhar przechodzi w r. 1924 na własność Belgji, a od r. 1926 aż do tegorocznych zawodów włącznie przychodzi cała serja zwycięstw Ameryki; II i III puhar im. Gordon-Bennett'a przechodzi na własność Ameryki.

W ogólnej liczbie zwycięstw w tych zawodach, Ameryka będzie miała 10, Belgja 5, Szwajcarja 2, Niemcy 2, Francja 1.

Bogaty materjał historyczny jest udziałem tego współzawodnictwa w okresie kilku dziesiątków lat. Same opisy lotów kilkakrotnego zwycięzcy Belga Demuyter'a składają się na poważne dzieło. Brak miejsca nie pozwala na wyliczenie ważniejszych wydarzeń, trudno jednak nie wspomnieć o płk. Schaeck i kpt. Metznerze, którzy w przeciągu 72 godzin 25 min. lecąc na balonie „Helvetia" nad morzem Północnem, lądują na wybrzeżu Oceanu Lodowatego w Norwegji, zdobywając w r. 1908 dla Szwajcarji pierwszy raz puhar wówczas kiedy 4 inne balony wpadają do morze. A rok 1923 tak tragiczny dla tych zawodów, kiedy aż w 3 balony uderza piorun i 5 zawodników ginie. W r. 1912 franzuz M. Bienalme uzyskuje największą odległość w zawodach, wynoszącą 2.191 km. Następne wyczyny Demuyter'a i van Orman'a mówią same za siebie.

Silna wola i opanowanie zjawisk meteorologicznych i wiedzy przyrodniczej wraz z inteligentnem wykorzystaniem zjawisk fizykalnych, składają się na całość dobrego lotu balonem wolnym, który daje maksimum zadowolenia.

Symbolem tego wszystkiego jest materjał bardzo prosty, paradoksalny zdawałoby się „balast", ten element życiowy balonu, posiadający skomplikowaną jednak strukturę potencjonalną. To, że kilkakrotnie ci sami piloci lub kraje odnoszą zwycięstwa, jest najlepszym dowodem, że w tych zwycięstwach znajomość rzeczy oraz wytrwałość i przytomność umysłu są miarodajne.

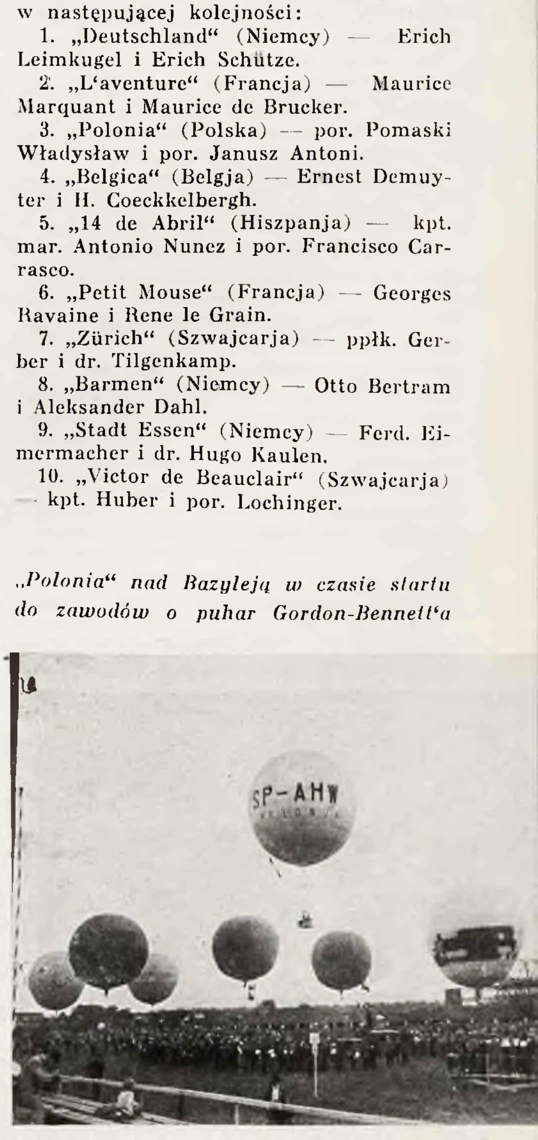
Zorganizowanie 20-ych Międz. Zawod. Bal. Wol. o puhar Gordon-Bennett'a przypadło w udziale w r. b. Szwajcarji na skutek uchwały F. A. I., wywołanej rezygnacją Ameryki organizowania zawodów we własnym kraju z powodu małej ilości zgłoszeń. Organizacji zawodów podjęła się sekcja szwajcorskiego Aeroklubu w Bazylei i wywiązała się ze swego trudnego zadania wspaniale. Na podkreślenie zasługuje idealne przygotowanie techniczne, pomoc meteorologiczna, porządek, uprzejmość i gościnność, z jaką wszystkie zainteresowane czynniki, a w szczególności komitet organizacyjny zawodów z prezesem komitetu dr. E. Dietschi na czele okazywali zawodnikom.

W skład komitetu honorowego zawodów weszli: Prezydent Federacji Szwajcarskiej dr. Motta, jako przewodniczący oraz prezes F. A. I. książę Bibesco, prof. Piccard i inne znane osobistości jako członkowie. Ilość samych komitetów, których było 15, oraz bogaty program zawodów, świadczy już, z jaką dokładnością wszystko było przygotowane do należytego przeprowadzenia zawodów i umilenia chwil pobytu zawodników w Bazylei.

Start balonów odbył się wg. programu w godzinach 16—18 dnia 25 września 1932 roku. Startowało 16 balonów z 8 państw w następującej kolejności:

1. „Deutschland" (Niemcy) — Erich Leimkugel i Erich Schütze.
2. „L'aventure" (Francja) — Maurice Marquant i Maurice de Brucker.
3. „Polonia" (Polska) — por. Pomaski Władysław i por. Janusz Antoni.
4. „Belgica" (Belgja) — Ernest Demuyter i H. Coeckkelbergh.
5. „14 de Abril" (Hiszpanja) — kpt. mar. Antonio Nunez i por. Francisco Carrasco.
6. „Petit Mouse" (Francja) — Georges Ravaine i Rene le Grain.
7. „Zürich" (Szwajcarja) — ppłk. Gerber i dr. Tilgenkamp.
8. „Barmen" (Niemcy) — Otto Bertram i Aleksander Dahl.
9. „Stadt Essen" (Niemcy) — Ferd. Eimermacher i dr. Hugo Kaulen.
10. „Victor de Beauclair" (Szwajcarja) — kpt. Huber i por. Lochinger.

„Polonia" nad Bazyleją w czasie startu do zawodów o puhar Gordon-Bennett'a



11. „U. S. Nawy" (Ameryka) — por. kom. Settle i Bushnell.

12. „Goodyear VIII" (Ameryka) — Van Orman i R. J. Blair.

13. „Basel" (Szwajcarja) — dr. A. van Baerle i dr. E. Dietschi.

14. „Ernst Brandenburg" (Austrja) — rtm. w st. sp. dr. E. von Etthofen i ppłk. w st. sp. F. Mannsbarth.

15. „Gdynia" (Polska) — por. Franciszek Hynek i por. Zbigniew Burzyński.

16. „Lafayette" (Francja) — Georges Blanchet i Georges Cormier.

Ogólne zainteresowanie wzbudził przy starcie balon polski „Polonia", który swoim kształtem i barwą wyróżniał się z pośród innych balonów. Według opinji szwajcarskiej prasy, jeśliby była wyznaczona nagroda piękności, to taką należałoby przyznać „Polonji" („Gäbe es einen Schönheitspreis, man müsste ihn ohne Zweifel der silberfarbigen „Polonia" zuerkennen").

Reprezentacja polska wyposażona w balony: „Polonia" poj. 2200 m³ z r. 1932 i „Gdynia" poj. 120 m³ z r. 1928, wg. naszych przewidywań nie posiadała szans na zajęcie pierwszych miejsc, wobec cięższej wagi samych powłok i pierwszej próby w tak ostrem współzawodnictwie. Należoła też przypuszczać, iż balon „Gdynia" posiadając mniejszą pojemność, a tem samem mając mniejszy zapas balastu, będzie lądował w Bawarji lub Saksonji. Co do pilotów, to można było liczyć, że dołożą wysiłków i umiejętności, by niekorzystne szanse o ile możności wyrównać. Radjosłuchacze specjal. komunikatu meteorologicznego, nadawanego o g. 4 w nocy dnia 6.9.1932 r. nie przypuszczali, że o tej godzinie balon „Gdynia" zbliża się do granicy polskiej, wyrzucając ostatnią butlę tlenu z pozostawieniem 4 kg. balastu i że inne balony faworyzowane na zwycięzców, jak np. bezsiatkowe „Deutschland" i „Zürich" zostały w tyle.

Według komunikatów meteorologicznych kierunek lotu balonów zapowiadał się na płnc.-wschód od Bazylei i należało się spodziewać, że niektóre balony lądować będą w Polsce.

Nadspodziewanie jednak, końcowy i decydujący etap zawodów odbył się następnego dnia po starcie, na terytorjum Polski i uwieńczony został zwycięstwem Amerykanów: por. kom. Settle i por. Buschnell, którzy lądując w okolicy Daugieliszek na Wileńszczyźnie, osiągnęli, na balonie „U. S. Navy", największą odległość.

Balon „Basel" nad Bazyleją



lądował na Litwie Kowieńskiej, oraz 1 austrjacki, 1 francuski, 2 niemieckie i 1 szwajcarski w Niemczech i Czechosłowacji.

Lądowanie balonu „Gdynia" z załogą por. Hynek i por. Burzyński na łasze Wi-

Razem na terenie Polski wylądowało 10 balonów. Z pozostałych: 1 amerykański ślanej pod Bielanami, niemal w Warszawie, w odległości około 1100 km. od Bazylei, było pierwszą bezpośrednią wiadomością o lądujących balonach. Dalsze wiadomości zaczęły nadchodzić z miejscowości o mniej „groźnych" odległościach. Jedynie o 2 balonach amerykańskich, 1 francuskim, 1 hiszpańskim i „Polonji" lądujących dalej, nadeszły wiadomości późnym wieczorem.

Lot por. Hynka i por. Burzyńskiego wzbudził ogólne zainteresowanie i podziw, zważywszy na małe szanse długiego lotu, z powodu ciężaru i małej pojemności balonu. Konsekwentne przeprowadzenie zgóry powziętej koncepcji co do wysokości lotui zdecydowane wykorzystanie szybkości wiatru i pomyślnych warunków startu, przy umiejętnem gospodarowaniu balastem zadecydowało o pięknym wyniku.

Lądowanie „Polonji" nastąpiło w miejscowości Siemin, pow. radzyńskiego„ po uprzedniem dobiciu balonu do brzegu z powodu „wodowania" na jeziorze. Lot balonu „Polonja" charakteryzuje się wysiłkiem załogi, por. Pomaskiego i por. Janusza, wydobycia balonu z burzy śnieżnej, która ich napotkała w Czechach. Kosztowało to dużo balastu i chcąc lot dalej kontynuować, musieli osiągnąć wysokość 7200—7350 m., na której to wysokości z powodu zepsucia się aparatu tlenowego, lot odbywał się w bardzo trudnych warunkach.

Pomimo to przez zajęcie czwartego miejsca w ogólnej klasyfikacji i zdystansowania silnych współzawodników osiągnęli bardzo dobry wynik. Należy też zaznaczyć, że pierwszy raz były przez nas w tym locie stosowane pomiary radjogoniometryczne dla ustalenia miejsc położenia balonu. Zrozumiałem było uczucie załogi balonu „Polonia", kiedy słuchając humnu narodowego, nadawanego w nocy przez radjostację warszawską, w międzyczasie komunikatów meteorologicznych, musieli się windować do góry, celem ominięci burzy, co w konsekwencji skracało lot i było w kolizji z podniosł.ym momentem patrjotycznym, aczkolwiek goniometrycznie wszystko było w porządku.

Według prowizorycznej klasyfikacji, podanej przez „Journal de Geneve", miejsca zajęte przez balony są następujące:

1) „U. S. Navy" 1536 km. 2) „Good Year VIII" 1383 km. 3) „Petit Mousse" 1233 km. 4) „Polonia" 1164 km. 5) „14 de Abril" 1143 km. 6) „Gdynia" 1075 km. 7) „Essen" 1053 km. 8) „L'Aventure" 1035 km. 9) „Basel" 999 km. 10) „Belgica" 948 km. 11) „Victor de Beauclair" 834 km. 12) „Barmen" 852 km. 13) „Zürich" 735 km. 14) „Lafayette" 789 km. 15) „Deutschland" 757 km. 16) „Brandenburg" 686 km.

Wyniki osiągnięte przez załogi naszych balonów wykazały, iż dorobek dwunastu lat na polu balonoznawstwa i zaledwie kilku lat w dziedzinie wytwórczości krajowej, jest poważny i możemy się cieszyć, że barwy narodowe przy balonach polskich w ich pierwszym światowym występie godnie były reprezentowane.

Nabyte cenne doświadczenia w tych zawodach ułatwią dalsze doskonalenie i rozwój sportu balonowego.

J. Zakrzewski



Van Orman *R. J. Blair*
(„Good Year")



Ernest Demuyter *Georges Ravaine*
(„Belgica")



Franciszek Hynek *Wład. Pomaski*
(„Gdynia") *(„Polonia")*



Zbigniew Burzyński *Antoni Janusz*
(„Gdynia") *(„Polonia")*

OBRONA PRZECIWLOTNICZA ZAGRANICĄ

ŚRODKI OBRONY BIERNEJ.

Wszystkie środki obrony przeciwlotniczej biernej podzielić można na dwie wielkie grupy:

1) środki mające za zadanie *zmylenie lotników nieprzyjaciela* i uchronienie bronionego objektu przed bombardowaniem i 2) mające za zadanie ubezpieczenie objektu przed *skutkami bombardowania,* lub przynajmniej zmniejszenie tych skutków, gdy się nie dało nieprzyjaciela powstrzymać lub zmylić w drodze do celu.

Środki pierwszej grupy o. p. l. biernej winny utrudnić (w najlepszym wypadku — uniemożliwić) odnalezienie właściwego objektu bombardowania i sprowadzić samoloty przeciwnika na objekt fałszywy.

Cel ten osiąga się — z jednej strony przez maskowanie objektów napadu i punktów orjentacyjnych na trasie lotu nieprzyjaciela, — z drugiej zaś — na ich fałszowaniu.

Rozpatrzmy kolejno oba sposoby mylenia samolotów przeciwnika.

MASKOWANIE.

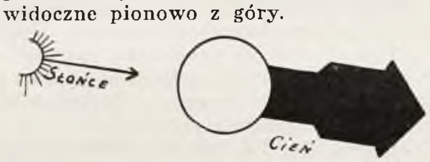
Maskować różne przedmioty przed obserwacją z samolotu można przez najnajwiększe zastosowanie ich wyglądu zewnętrznego do tła, na którem się znajdują; np. mając dach i ściany budynku na zielono, gdy budynek ten otacza łąka, lub na żółto, gdy stoi on na piasku i t. p.

Malując różnokolorowe, nieregularne plamy na objekcie maskowania, zniekształcamy ten objekt w oczach obserwatora powietrznego, utrudniając w ten sposób odnalezienie celu bombardowania i jego identyfikację.

Francuzi nazwali maskowanie tego rodzaju — „camuflage" (finfa); nazwę tę przyjęto bodajże we wszystkich językach europejskich.

Maskowanie zapomocą farb, gałęzi, trawy, siatek i t. p. możliwem jest tylko przy obronie objektów o niewielkich wymiarach, nie jest natomiast do pomyślenia przemalowanie w odpowiedni kolor nawet małego miasteczka.

Zresztą najlepiej w ten sposób zamaskowany przedmiot zdradza jego cień, szczególnie w godzinach rannych i wieczornych, gdy cienie są długie. Rysunek poniższy wyobraża wieżę ciśnień i jej cień widoczne pionowo z góry.



Rys. 1.

Możnaby było oczywiście malować również i cienie, lecz malowidła takie trzeba wówczas obracać w ciągu dnia na 1800, odpowiednio je skracając i wydłużając, zależnie od kierunku i wysokości słońca.

Najskuteczniejszą ochroną przed obserwacją powietrzną jest ciemność nocy.

Włoski pułkownik, Marzari, pisze:[*] „w nocy jedynie kolor biały jest łatwy do obserwacji z góry; jest to kolor dróg, wybrzeża, rzek i fal wzdłuż brzegów oraz punktów świetlnych. Spostrzeżenie to winno stać się wytyczną maskowania, które jest najbardziej skutecznym elementem organizacji obrony terytorjum. Najlepszym środkiem maskowania jest zadrzewienie, które pozwoli ukryć wszystkie drogi... Szczególnie korzystnem jest ono przy maskowaniu skrzyżowań dróg, mostów, wiaduktów, okolic osiedli, składów, magazynów, wogóle objektów ważnych o małych wymiarach, jak centrale elektryczne, składy amunicji i t. p.".

„Jednym z najpoważniejszych środków ostrożności jest zmniejszenie oświetlenia do możliwego minimum i zamaskowanie źródeł światła, które nie mogą być skasowane".

Co się tyczy gaszenia świateł, Rees Jankins [2]) mówi, że „jest ono szczególnie potrzebne w fabrykach i tramwajach. Nie trzeba udowadniać trudności rozwiązania tego zagadnienia. Przedewszystkiem jest prawie niemożliwem zanurzyć w ciemności duże miasto, jak to się robi w stosunku do małych, nieuprzemysłowionych miasteczek, jak Norwitch. Sposób ten paraliżuje całe życie publiczne miasta. Trudności nastręcza gaszenie świateł ulicznych; — zwykle oświetlenie publiczne i domowe (gaz i elektryczność) nie są oddzielone od sieci ulicznej".

Nad każdem wielkiem miastem unosi się zdaleka już widoczna łuna. Koniecznem więc staje się jak najdalej idące zmniejszenie oświetlenia na alarm, podany przez służbę obserwacyjno-meldunkową z odległości conajmniej 30 km.

Niektóre fabryki (huty żelazne i t. p.), ze względu na stałe utrzymywanie ognia w wielkich piecach, nie da się zamaskować w żaden ze znanych dotychczas sposobów. Również nie da się usunąć wszystkich punktów świetlnych ze stacyj kolejowych, szczególnie przy wzmożonym w czasie wojny ruchu pociągów.

Trzeba tu też podkreślić niebezpieczeństwo, wynikające z raptownego gaszenia świateł ulicznych i innych w miastach ze względu na ruch i różnorodność prac, wykonywanych przez mieszkańców. Przerwanie więc prądu musi poprzedzić alarm, umożliwiający zastąpienie światła elektrycznego lub gazowego innym.

Dla kontroli oświetlenia Paryża w czasie napadów na stolicę Francji lotników niemieckich, nad miastem latały francuskie samoloty.

Przy tej okazji wykryto sygnalizację agentów niemieckich. Oto opis tego zdarzenia:[3])

„Pewnej nocy jeden z naszych lotników patrolując nad Paryżem, ze zdumieniem zauważył, że niektóre rządowe instytucje a między innemi i ministerstwa otoczone były świecącemi punktami, ułożonemi w trójkąt. Nie można ich było spostrzec z dołu, lecz doskonale były widoczne z samolotów.

Zaciekawiony zapamiętał sobie dokładnie miejsce jednego z owych tajemniczych trójkątów i nazajutrz w towarzystwie agentów kontrwywiadu udał się na poszukiwania.

Środek trójkąta znajdował się na Domu Inwalidów. Boki posiadały około 100 m. długości. Tutaj poszukiwania były już znacznie ułatwione.

Wszyscy trzej wdrapywali się na strychy kilku kamienic, z początku bezskutecznie.

Wkońcu spostrzegli na dachu sąsiedniego domu szaflik lub raczej rodzaj przepiłowanej na połowę beczki, której użyteczność w tem miejscu w żaden sposób nie dała się wytłumaczyć. Ryzykując skręcenie karku wdrapali się na ów dach.

Na miejscu okazało się, że na dnie owej beczki leży okrągły kawałek niklowej blachy stalowej czy miedzianej i stanowi reflektor dla umieszczonej w środku bardzo silnej żarówki.

Był to reflektor w nowym rodzaju, który w nocy wskazywał bardzo dokładnie samolotom i Zeppelinom, krążącym nad Paryżem, gmachy, które mieli bombardować".

ZADYMIANIE.

Drugim sposobem mylenia lotników nieprzyjacielskich. sposobem mniej ograniczonym w przestrzeni niż maskowanie, lecz krótkotrwałym, jest *zadymianie.*

Pierwsze próby zadymiania na wielką skalę wykonano w listopadzie 1917 r. w Dunkierce.

Francuski pisarz De la Blanchardière [1]) opisuje je w sposób następujący:

„Spodziewano się uchronić Dunkierkę przed bombardowaniami, pogrążając miasto w sztuczną mgłę, która uniemożliwi nieprzyjacielowi orjentację. Obywatele, którzy nie widzieli nic poza końcem własnego nosa, entuzjazmowali się, — wykonawcy zaś próby zachwycali się nią znacznie mniej. Fotografje lotnicze, wykonane nad zadymionem miastem, wykazały, że między równoległemi do kierunku wiatru smugami dymu można było stosunkowo łatwo rozpoznać teren.

Pod warunkiem konieczności zużycia ogromnej ilości materjałów dymotwórczych trzeba rozciągnąć zasłonę nad całem miastem; ponadto nad każdą okoliczną fabryką, każdą baterją i t. p.".

Dopiero w sierpniu 1918 r., t. j. prawie o rok później, osiągnęli Francuzi pożądane wyniki, zadymiając gęstą chmurą duże obszary, znacznie przewyższające swą powierzchnią właściwy objekt obrony.

Zadymianie większych objektów zapomocą aparatów dymotwórczych, oprócz wielkiego rozchodu materjałów, wymaga nader licznej obsługi. Ażeby się o tem przekonać, wystarczy przeprowadzić kalkulację, podobną do podanej przeze mnie przy omówieniu służby obserwacyjno-meldunkowej.[2])

Jeden z autorów sowieckich [3]) przytacza następujące liczby:

1) Czas trwania palenia świecy („Szaszka") dymnej — przeciętnie 5—6 minut (nasze — P. T. i C. O. — 2—3 minut).

2) Waga świecy — około 2 kg., waga worka świec, przystosowanego do przenoszenia przez 1 człowieka — około 10 kg.; waga „bębna" ze świecami do przetaczania ich po ziemi — 44—50 kg.

3) Na wytworzenie zasłony dymnej nad powierzchnią 1 km^2. na przeciąg 1 godziny (licząc, że zasłona winna być utworzona przed napadem i może się rozwiać dopiero po odlocie nieprzyjaciela), w warunkach dogodnych z punktu widzenia siły wiatru (3—5 m/sek.), trzeba około 4000 świec.

4) Dla zmylenia nieprzyjaciela zasłona winna ukryć powierzchnię 9-krotnie większą niż ta, którą zajmuje objekt obrony

---

*) Rivista Militare Italiana. Lipiec 1928 r. *„Obrona przeciwlotnicza terytorjum"*.

2) Journal of the Royal United Service Institution. Styczeń 1928 r. *„Cywilne sposoby obrony przeciwlotniczej"*.

3) Ch. Lucieto. „Wojna mózgów". Warszawa 1932. Nakładem tygodn. „Wiarus".

1) Revue de Paris. 15 listopada 1929 r. *„O. P. L., jej czyny w czasie wojny"*.

2) „Lot Polski" Nr. 18, 1931 r. str. 9.

3) E. Burcze. „Wiestnik Wozdusznogo Fłota" Nr. 2, 1932 r. str. 16.

(każda strona zasłony 3 razy dłuższa niż bok objektu).

5) Dla wytworzenia więc zasłony nad kwadratem o powierzchni 9 km² (3 km. bok) trzeba okrągłe 40.000 świec o wadze ogólnej około 80 tonn. Ażeby zaś można było utworzyć zasłonę na czas — niezależnie od kierunku wiatru — trzeba skupić około 300 tonn świec *naokoło* objektu.

6) Do pracy przy 40.000 świec (4.000 punktów — 10 świec w 1 punkcie do spalania w przeciągu 1 godziny), licząc po 1 człowieku na 25 świec, trzeba użyć 1.600 ludzi.

W warunkach pracy przy silnych aparatach dymotwórczych (20-krotnie silniejszych niż świeca), wymagających do obsługi każdego jednego człowieka, trzeba jednak użyć minimum 200 ludzi.

Zachodnio-europejskie doświadczenia ostatnich lat dają wyniki nieco lepsze.

Tak na zeszłorocznych manewrach pod Nancy (Francja) zadymiano huty żelazne Pompey; nowe aparaty dymotwórcze były ustawione na pewnej przestrzeni w 3 rzędy, w odległości 300 m. od siebie. 150 kg. materjałów dymotwórczych wytworzyły zasłonę o szerokości 1.200—1.500 m. i długości 2—3 i później 5 km., która się trzymała w ciągu godziny.

Niemcy zapomocą tysiąca litrów kwasu chlorosuflonowego zadymiali wielkie elektrownie we Friedlandzie (Prusy Wschodnie). Dr. Stolzenberg na zebraniu Towarzystwa chemików niemieckich powiedział, że jedynym pewnym środkiem o. p. l. będzie sztuczna mgła. „W tym celu — mówi on — będziemy stosować rury stalowe o wysokości do 300 m. Warstwy mgły będą wytwarzana na różnych wysokościach tak, ażeby wiatr rozrywając jedną z nich jednakże nie odkrył objektu bronionego przez inne warstwy".

Obecne tendencje w dziedzinie zadymiania zapomocą aparatów naziemnych idą w kierunku:

1. zwiększenia siły aparatów,
2. zmniejszenia ilości obsługi aparatów i zastąpienia ludzkiej siły, potrzebnej do uruchomienia tych apartów, przez siłę mechaniczną, kierowaną z centrali (dowództwa o. p. l. objektu).

Niektóre państwa, szczególnie Stany Zjednoczone A. P., dążą do zadymiania objektów obrony zapomocą samolotów.

Cytowany już wyżej autor sowiecki E. Burcze podaje o tym sposobie zadymiania następujące dane:

1) Pionowa zasłona dymna, wypuszczona przez jeden samolot, tworzy ścianę wysokości 200—300 m. i długości 2—3 km.

2) Zasłona pozioma, wypuszczona przez 1 samolot, przy tej samej długości i szerokości 100—150 m., pokrywa powierzchnię 200—300 tys. m.², czyli, że 3—5 samolotów mogą pokryć dymem 1 km.²

3) Czas potrzebny na utworzenie takiej zasłony równa się $3/4$—1 minucie, razem zaś z przylotem z pobliskiego lotniska— około 10 minut.

4) Wpływ wiatru na taką zasłonę jest mniejszy, gdyż można ją stawiać tuż przed atakiem samolotów nieprzyjaciela.

Bądź co bądź i ten środek wymaga dużego rozchodu samolotów. Jeżeli przyjmiemy poprzednią normę, że dla ukrycia objektu o powierzchni równej 1 km.² trzeba zadymić 9 km.², musimy użyć nie 3—5 samolotów, lecz 30—45.

W 1929 r. wykonano w Niemczech zadymianie z samolotów bazy wodnosamolotów w Lübeck-Travemünde. Zadymianie wykonywały jednocześnie 4 samoloty. Po 6 minutach z kontrolnego samolotu Rohrbach „Romar", na którym latali również i dziennikarze, objektu zadymionego nie można było dojrzeć; po 7 minutach dym zakrył całą bazę, zatokę Potnicką i część Travemünde. Dopiero po godzinie zgórą można było wykryć pewne objekty pod rozchodzącym się dymem.

Z powyższych doświadczeń i rozważań wynika, że zadymianie zapomocą samolotów jest dobrym środkiem dla obrony niemieckich objektów przy dobrze funkcjonującej służbie obserwacyjno-meldunkowej. Ażeby nie odrywać samolotów wojskowych od ich właściwej pracy, do zadymiania należałoby, zdaniem mojem, pociągnąć samoloty cywilne.



Rysunek 2.

OBJEKTY FAŁSZYWE

Największym fałszywym objektem zbudowanym w czasie wojny światowej, celem obrony przed lotnictwem bombardującem, był *„fałszywy Paryż"*.

W sierpniu 1917 r. — czytamy u cytowanego wielokrotnie ppłk. Vanthier — wykonano w rejonie Orme de Morln (płn.-zach. od Saint Denis) pierwszy próby świetlnego maskowania. Urządzenia były bardzo prymitywne. Po bokach drogi ustawiono kilka lamp acetylenowych tak, żeby robiły one wrażenie ulicy, na której światła nie są zgaszone. Nieco później zwiększono fałszywy objekt, wykorzystując miejscową energję elektryczną. Dla lepszego pozorowania Paryża trzeba było znaleźć w pobliżu stolicy konfigurację Sekwany bardzo podobną do odcinka rzeki, przecinającego prawdziwe miasto. Trzeba było wysiedlić mieszkańców tego rejonu poza obręb fałszywego objektu. Wreszcie wszystkie przygotowania należało zachować w tajemnicy.

Zaprojektowaną budowę podzielono na 3 strefy: północno-wschodnią z dworcami kolejowemi Północnym i Wschodnim, południową, wyobrażającą śródmieście i trzecią — fabryczną, nieuwidocznioną na rysunku 2, — na wschód od fałszywego Paryża.

Zaczęto pracę od wybudowania fałszywego dworca Wschodniego i jednej fałszywej fabryki. Oświetlenie urządzono normalne i zmniejszone (alarmowe). Na zasadzie urządzenia reklam (jak np. Wedla w Warszawie przy ul. Marszałkowskiej. S. A.) pozorowane były nawet pociągi w biegu.

Tę część fałszywego Paryża wykończono we wrześniu 1918 r., t. j. gdy Niemcy przestali już bombardować prawdziwy Paryż. Dalszą budowę przerwało zawieszenie broni. Skuteczność maskowania prawdziwego Paryża fałszywym — praktycznie nie została wypróbowana.

Najgorzej było z zachowaniem tajemnicy, albowiem w broszurze wydanej przez dowództwo aeronautyki niemieckiej 1 maja 1918 r. istnieje opis projektu budowy fałszywego miasta.

Ppłk. Vauthier przypuszcza, że stało się to przypadkowo, gdyż potrzebę w podobnym środku obrony przeciwlotniczej odczuli mniej lub więcej jednocześnie tak Francuzi, jak i Niemcy. Możliwe...

Jednak słusznie mówi ppłk. Vauthier, że nawet wówczas, gdy lotnik wie o istnieniu fałszywych objektów, są one korzystne. Identyfikacja terenu w nocy jest trudną, reflektory oślepiają załogę, grozi jej na każdym kroku samolot myśliwski, pękają pociski artylerji... Każdy objekt podobny do celu w tej sytuacji wyda się lotnikom właściwym; nie będą oni mieli czasu na skrupulatne sprawdzanie prawdziwości tego, co zobaczą.

S. Abżołtowski.

KRONIKA MIĘDZYNARODOWA



AUSTRALJA

Lot por. kom. Halla z Anglji do Australji.

Por. kom. Hall, oficer królewskiej marynarki australijskiej, w czasie od 8 sierpnia do 1 września przeleciał z Croydon w Anglji do Wyndham w Australji na samolocie Blacburn „Blue Bird", zaopatrzonym w silnik Hermes II.

Wypadek australijskiej lotniczki.

Australijka, Mrs. Bonney, pierwsza pilotka, która podjęła się przelecieć naokoło Australji, miała dnia 21 września wypadek lotniczy. W okolicach Benalla (Viktoria) samolot jej zderzył się na wysokości 600 mtr. z innym samolotem. Oba samoloty wylądowały szczęśliwie.

FRANCJA

Nowy rekord szybkościowy na trasie 2.000 klm. ustanowiony przez Haegelen'a.

Dnia 12 sierpnia r. b. wystartował z lotniska Etampes na dolnopłacie Hanriot 41 z silnikiem 230 konnym Lorraine „Algol-Junior" (Société Générale Aéronautique) pilot Marcel Haegelen, od niedawna powtórny zwycięzca zawodów "Coupe Michelin", celem zdobycia rekordu szybkości na trasie 2.000 klm. ustanowionego w dniu 11 kwietnia 1931 r. na 228,267 klm./godz. przez por. mar. Paris'a na samolocie Latécoère 28 (silnik Hispano-Suiza 650 KM.).

Haegelen przeleciał wykreśloną trasę długości 2000 klm. w ciągu 7 godz. 34 min. i 43 sekund, t. .zn. przeciętną szybkością 263,900 klm./godz. i w ten sposób poprawił dotychczasowy rekord o 35 klm./godz.

Próba ustanowienia rekordu szybkości na trasie 500 klm. z ciężarem użytecznym 500 kg. przez Haegelena.

Dnia 31 sierpnia r. b. Marcel Haegelen wystartował z Etampes na Hanriot 41 (230 konny Algol-Junior) do ponownego lotu rekordowego z zamiarem pobicia rekordu szybkości na trasie 500 klm. z ciężarem użytecznym 500 kg. ustanowionym przez Czecha Kalla dnia 12 października 1930 r. na 276,375 klm./godz. na samolocie Letov S 516.

Po przelocie wykreślonej trasy i osiągnięciu szybkości 285 do 290 klm./godz. powstała tak gęsta mgła, że pilot zdecydował nie wylądować w Etampes, lecz w Tours. W drodze do Tours nastąpił defekt w przewodach benzynowych i Haegelen, nie ryzykując lądowanie przymusowe z ciężarem 500 kg. porzucił samolot i wylądował szczęśliwie przy pomocy spadochronu. Samolot uległ zupełnemu zniszczeniu.

HISZPANJA

Lot Madryt—Manila senor'a Rein Loring'a.

W czasie od 24 kwietnia do 14 lipca r. b. hiszpański pilot Fernando Rein Loring, dokonał przelotu trasy długości około 15.000 klm. z Madrytu do Manili na wyspach Filipińskich. Lot odbył się na wykonanym w Hiszpanji samolocie turystycznym Loring E II z silnikiem Kinner o sile 100 KM.). Trasa lotu prowadziła przez północną Afrykę, Irak, Indje, Murmę, Siam, Indochiny i Honkong.

ITALJA

Komunikacja doświadczalna przez Alpy na trasie Milano—Zurych.

Począwszy od 1 sierpnia r. b. italskie towarzystwo lotniczo-komunikacyjne Societa Avio Linee Italiane wprowadziła codzienną próbną komunikację przez Alpy na trasie Milano—Zurych dla przewozu pasażerów, poczty i towarów. Komunikacja ta odbywa się na samolotach Fokker F VII 3 m. zaopatrzonych w 3 silniki i przewidziana jest narazie na okres miesięczny.

INDJE

Narodowa linja lotniczo - komunikacyjna.

Tow. lotniczo - komunikacyjne Messrs. Tata Sons, Ltd. uruchomiło od połowy września r. b., jako pierwsze prywatne przedsiębiorstwo tego rodzaju w Indjach, regularną komunikację lotniczo-pocztową z Karachi przez Bombay do Madrasu, tworząc w ten sposób połączenie z rządową linją lotniczą Imperial Airways z Londynu do Karachi. Loty odbywają się raz w tygodniu na samolotach Puss-Moth. W niedalekiej przyszłości trasa ta ma być przedłużona do Colombo na wyspie Ceylon. Rząd zawarł z wymienionym towarzystwem po długotrwałych pertraktacjach, sięgających wstecz aż do roku 1929, umowę pocztową.

NIEMCY

Stan obecny niemieckiego lotnictwa handlowego.

Niemieckie lotnictwo handlowe przystosowało się do nowych warunków ekonomicznych; obecnie, pracuje ono pod znakiem oszczędności i działalność jego na wielkich szlakach międzykontynentalnych będzie tem niebezpieczniejsza.

Z licznych niemieckich towarzystw lotnictwa cywilnego, pozostałych po wojnie wybiło się i pozostało dwa — Lufthansa i Deutscher Verkersflug. Lufthansa obsługuje linje międzyanrodowe a Deutshcher Verkersflug linje wewnętrzne.

Ekspansja niemiecka sięga i zagranicę, gdzie reprezentują niemiecką działalność lotniczą towarzystwa posługujące się materjałem niemieckim — Junkers, Dornier i gdzie kapitały są w znacznej części niemieckie.

Towarzystwa komunikacji lotniczej mają do rozporządzenia w Niemczech mniej więcej 95 lotnisk handlowych pierwszo

i drugorzędnych oraz rozporządzają mniej więcej 150 samolotami.

Towarzystwo Deutscher Verkersflug które eksploatuje bez żadnych subwencji sieć linji wewnętrznych, odczuwa silnie ogólny kryzys. Jego bilans za 1931 r. wypadł ujemnie, wykazał stratę ogólną 190.000 marek. Jednakże towarzystwo zdołało następnie powiększyć swój kapitał i stworzyć poważną rezerwę. Obecnie eksploatuje 10 linij wewnętrznych, obsługiwanych przez 19 samolotów, które przeleciały w ciągu 1931 r. przeciętnie 5.760 klm. dziennie, przewożąc w lotach przewidzianych rozkładem 11,511, a na żądanie 16,889 pasażerów.

Lufthansa zaś jest jedynem towarzystwem akcyjnem, subwencjonowanem przez rząd, z kapitałem zakładowym 25 milj. mrk. Akcjonarjuszami są: Rzesza niemiecka, państwa związkowe Niemiec, miasta, wielki przemysł, za wyjątkiem przemysłu lotniczego. Pomimo, iż Rzesza niemiecka w Radzie nie posiada większości, jednakże głos jej jest decydujący, ponieważ T-wo to nie mogłoby istnieć bez jej pomocy.

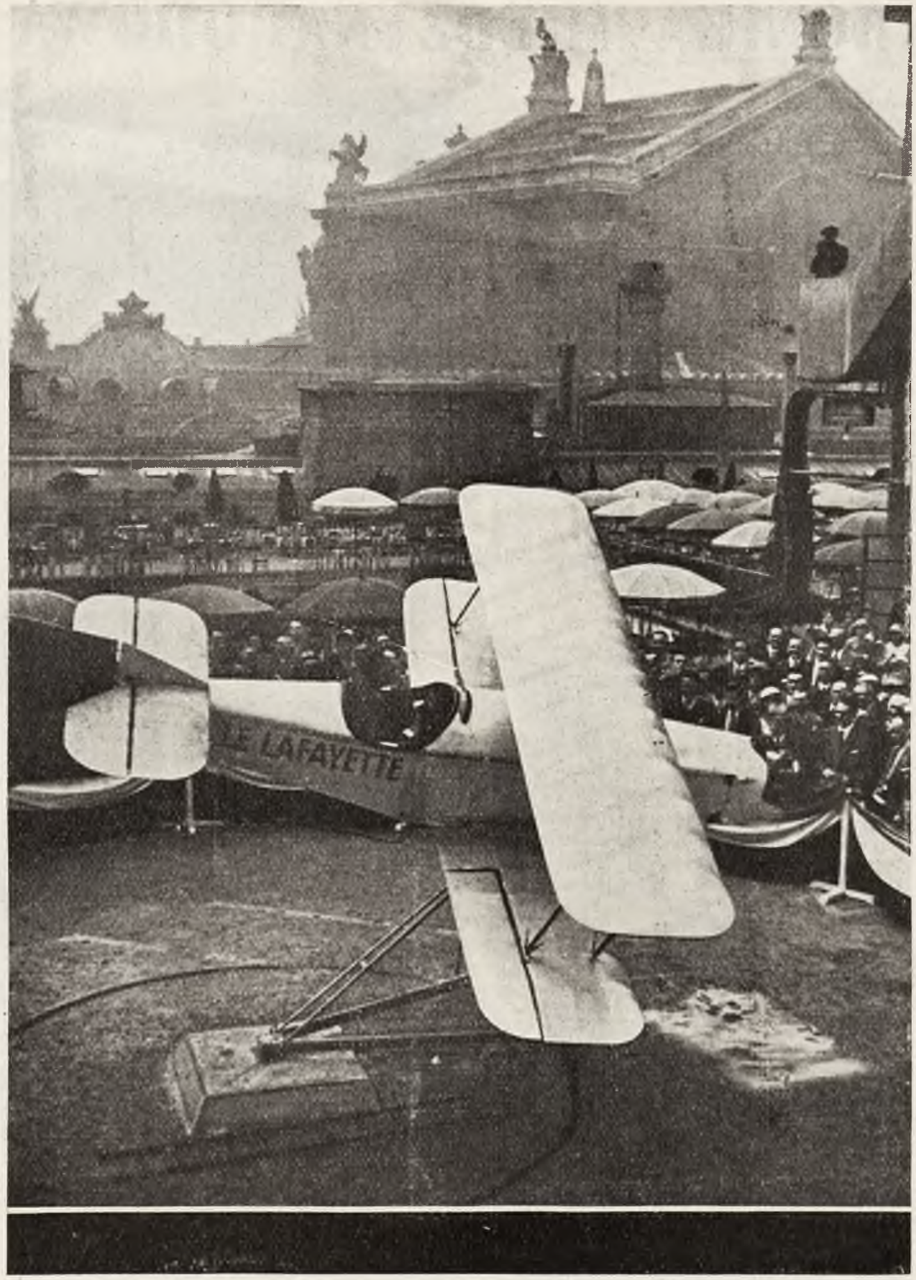
Lufthansa, po stworzeniu doskonałej sieci lotniczej wewnętrznej, głównie w celach propagandy i utworzenia rezerwy pilotów, osiągnęła zdrową politykę gospodarczą i pozostawiwszy sieć wewnętrzną wyłącznie towarzystwu Deutscher Verkersflug, skierowała całą swą ekspansję na wielkie linje zagraniczne i w r. 1931 eksploatowała już 29 linji lotniczych poza granicami Niemiec.

Lufthansa zawsze starała się dobrze spełniać służbę pocztową i dlatego funkcjonowała w nocy tak jak i we dnie, i miała doskonałe oświetlenie trasy.

Międzynarodowa służba pocztowa napotyka wielkie trudności, ponieważ potrzebny jest cały szereg umów pomiędzy państwami, co nie jest rzeczą łatwą do przeprowadzenia.

Lufthansa zorganizowała obsługę pocztową kombinowaną ze statkiem, koleją i sterowcem. Obecnie jednak Lufthansa obsługuje dwie linje pocztowe transoceaniczne wyłącznie samolotami lub wodnosamolotami: do Am. Połudn. i do Stanów Zjedn. Lufthansa również wprowadziła loty z pokładów okrętów.

W r. 1930 towarzystwo Lufthansa zrobiło wielkie postępy, zastosowało nowe samoloty Junkers i Heinkel o szybkości od 250 do 300 klm. na godzinę, co przy zmiennych kierunkach politycznych, może rzeczywiście wzbudzić podziw.



Lotnisko na dachu galerji Lafayette'a

ST. ZJEDN AM. PÓŁN.

Nowy kobiecy rekord szybkości na trasie 3 km., ustanowiła Mrs. Haizlip.

Dnia 5 września r. b. Mrs. Haizlip osiągnęła w Cleveland szybkość 407 klm./godz. na trasie 3 klm. i pobiła tem samem swoją rodaczkę miss Ruth Nichols, która dn. 13 kwietnia 1930 r. osiągnęła na samolocie Lockheed „Vega" z 420-konnym silnikiem „Wasp", szyb. 338,987 klm./godz.

Nowy rekord szybkości na trasie 3 klm. ustanowił Doolittle.

Podczas meetingu lotniczego w Cleveland amerykański pilot sportowy Doolittle osiągnął w dn. 13 września r. b., na samolocie Gee-Bee, przy czterech przelotach wykreślonej trasy 3 klm., przeciętną szybkość 476,817 klm./godz. i polepszył tem samem dotychczasowy rekord francuza Bonnet'a, który w dniu 11 grudnia 1924 r. na samolocie Bernard-Hubert V (450 konny silnik Hispano) osiągnął szybkość 448,171 klm./godz.

Nieudany lot przez ocean lotników Lee i Bockhon.

W dniu 5 sierpnia r. b. wystartowali w Harbour Grace piloci Clyde Lee i John Bockhon na samol. 220 konnym Wright-Stinson z zamiarem dokonania lotu do Oslo. Ponieważ od chwili startu brak wiadomości o samolocie i jego załodze, prawdopodobnem jest, że zginęli.

Nieudany lot przez ocean lotników Solberg'a i Petersen'a.

Dnia 25 sierpnia r. b. wystartowali z lotniska Floyd Bennet Field, New York, piloci Thor Solberg i Karol Petersen (uczestnicy ekspedycji do biegunów: północnego Amundsen'a i południowego Bird'a) na górnopłacie Bellanca z zamiarem przelotu oceanu po międzylądowaniu w Harbour-Grace, mając za cel lotu miasto Oslo. Z powodu złych warunków atmosferycznych, lotnicy zmuszeni byli wylądować już w Derby Harbour, w odległości 120 klm. na południowy zachód od Harbour-Grace, przyczem rozbili samolot.

Loty transkontynentalne Mrs. Putnam.

Mrs. Putnam (Miss Amelia Earhart), której w czasie od 20 do 21 maja r. b. udało się przelecieć północny Atlantyk w kierunku z zachodu na wschód, po powrocie do Ameryki dokonała na swym samolocie Lockheed „Vega" (silnik 450 konny „Wasp" dwa godne uwagi loty transkontynentalne. Dnia 13 lipca r. b. przeleciała ona przestrzeń 3.900 klm. między Los-Angeles i New-York w ciągu 19 godz. i 15 min. Wyczyn ten poprawiła sama z okazji drugiego lotu, wykonanego w dniach 24—25 sierpnia r. b. na trasie Los—Angeles—Newark (stan New-Jersey), na 19 godz. 4 min.

Mrs. Putnam poprawiła temi lotami dotychczasowy rekord kobiecy lotu długodystansowego, znajdującego się w posiadaniu Miss Ruth Nichols i ustanowionego w dniach 24—25 października 1931 r. na 3182,645 klm. Rekord lotu długodystansowego wogóle wynosi 10372,051 klm.

Szkoła pilotażu na dachu galerji Lafayette'a

Na dachu znanego domu towarowego w Paryżu, „Galeries Lafayette“ otwarto „szkołę“ pilotażu.

Oryginalna to szkoła.

Każdy może uczyć się w niej bezpiecznie, jak należy prowadzić samolot w linji prostej, jak robić wiraże, pikować czy ostrym amerykanem piąć się w górę. Pilotowi nic przytem nie grozi, bowiem samolot nie rusza się zupełnie z miejsca.

Szkoła ta cieszy się olbrzymiem powodzeniem i co ciekawe, więcej wśród nadobnych paryżanek, niż u płci brzydkiej. — Dziesiątki osób wjeżdża codzień windami na szczyt domu, aby na płaskim dachu „Galerji“ odbyć pięciominutowy „lot“ za cenę pięciu franków.

Są tacy, którzy nie opuszczą ani jednego dnia. Dzień w dzień, z regularnością urzędników przybywających do biura, znajdują się na dachu i jak starzy przyjaciele witają się z pilotem i dyrektorem tej szkoły p. Maurice Brevier.

Jakże wygląda to lotnisko, jak odbywa się szkolenie?

Obok pomnika, wzniesionego na szczycie domu ku upamiętnieniu niezwykłego wyczynu pilota Juljusza Vedrines, który w r. 1919 zdołał wylądować szczęśliwie na samolocie na niewielkim kwadracie płaskiego dachu „Galerji“, w samem centrum Paryża — mieści się „lądowisko nowo otworzonej szkoły.

Szkolenie odbywa się angielskim systemem „Hoverplane“. Niewielki, jednoosobowy samolot o bardzo krótkich skrzydłach, zaopatrzony w 2-cylindrowy silnik, osadzony jest na specjalnem podwoziu, przymocowanem na stałe do podłogi. Kadłub spoczywa na pojedyńczym pionowym bolcu, wokół którego może poruszać się swobodnie we wszystkich kierunkach, może pochylać się w przód, w tył i na oba boki, posłuszny sterom zupełnie jak normalny samolot.

Również podwozie jest częściowo ruchome, może bowiem obracać się swobodnie wokół osi pionowej, zakreślając koło o promieniu 1 metra 80 cm.

To pomysłowe urządzenie umożliwia dokonywanie wszystkich ewolucyj w locie zwykłym. Rzecz oczywista, akrobacji na tego rodzaju samolocie robić nie można.

Pierwszem zadaniem ucznia, siadającego za sterami tego płatowca jest utrzymanie go w linji poziomej. Jest to dość trudne i sporo trzeba się nabiedzić, aby ogon nie szedł do góry, to znów nie opadał gwałtownie wdół, gdy zbyt gwałtownym ruchem sterów „pilot“ chce mu przywrócić równowagę.

Samolot ten, zdaniem najpoważniejszych pilotów francuskich, jest znakomitem „przedszkolem“ latania. Uczy on najbezpieczniej w świecie, bez wszelkiego ryzyka, trudnej do opanowania sztuki trzymania samolotu w płaszczyźnie horyzontu.

Uczeń, który przeszedł kurs szkoły w Galerji Lafayette, zupełnie inaczej daje sobie radę z prawdziwym samolotem szkolnym, niż człowiek, który po raz pierwszy ujmuje stery w rękę.

Jeszcze jedno lotnisko L.O.P.P.







Na lewo moment z poświęcenia nowego lotniska w Dębicy; u góry: prezes Zarządu Gł. L. O. P. P. dr. Z. Martynowicz w czasie przemówienia. (Patrz biuletyn L.O.P.P.)

PRZESZKOLENIE SIÓSTR MIŁOSIERDZIA W O. P. G.



Dnia 9 b. m. Komitet Ścisły Pań L. O. P. P. zorganizował specjalny kurs przeszkolenia w o. p. g. sióstr miłosierdzia przy szpitalu św. Rocha w Warszawie. — Ogółem kurs ukończyło 50 sióstr miłosierdzia.— Na fotografji przewodnicząca Sekcji organizacyjnej Komitetu Ścisłego Pań L. O. P. P. p. B. Wodzińska, wykładowczyni p. inż. H. Starczewska i uczestniczki kursu.

Nowe typy polskich szybowców

W początku bieżącego miesiąca opuściły warsztaty nowe typy szybowców polskiej konstrukcji.

Warsztaty Zw. Awjacyjnego we Lwowie wybudowały rekordowy szybowiec dwumiejscowy „C. W. 4“ wprowadzając do poprzedniego typu drobne poprawki. Ponadto konstruktorzy Czerwiński i Jaworski opracowują obecnie prototyp szybowca treningowego „CWJ 2“, który wypełnić ma lukę, jaka istnieje pomiędzy szybowcami szkolnemi a rekordowemi.

W dniu 30 wrześnie odbył się właśnie na lotnisku Mokotowskiem pokaz lotu nowego szybowca „Wrony“ wykonanego na zamówienie Komitetu Stołecznego L.O.P.P.

„Wrona“ została oblatana po raz pierwszy przez pilota silnikowego i szybowcowego p. Jonikasa, członka Aeroklubu Warszawskiego i Lwowskiego.

Start, lot i lądowanie p. Jonikasa na „Wronie“ dokonane zostały z niezwykłą maesterją, a szybowiec wykazał wybitne zalety szkoleniowe.



OBRADY PLENARNE F. A. I. W HADZE

W numerze poprzednim daliśmy notatkę o posiedzeniach plenum F. A. I. (Federation Aéronautique Internationale), które odbywały się we wrześniu w Hadze.

Aeroklub Rzeczypospolitej był na zjeździe tym reprezentowany przez wiceprezesa A. R. P. płk. Filipowicza, dyr. Dep. Lotnictwa Cywilnego w Min. Komunikacji i sekretarza generalnego A. R. P., mjr. dypl. Kwiecińskiego.

Obecnie chcemy zaznajomić naszych czytelników z niektóremi uchwałami.[1])

Z uchwał o znaczeniu ogólnej natury wspomnieć należy o zmianie statutu F. A. I., która wprowadza oprócz obrad Prezydjum i plenum — również zwoływanie zjazdów Rady, w skład której wchodzić będzie po jednym tylko przedstawicielu każdego z Aeroklubów narodowych.

Ma to doniosłe znaczenie dla usprawnienia prac F. A. I.

Uporządkowano również sprawę rozliczanych rekordów i wprowadzono klasę wyższą rekordów, która obejmować będzie 21 kategoryj wyczynów specjalnie doniosłych tak dla samolotów, jak wodnosamolotów i balonów, nazwanych według projektu francuskiego „Records medailles“.

Niektóre rekordy zniesiono. Nie będą np. w przyszłości zatwierdzane przez F. A. I., jako rekordy międzynarodowe, rekordy czasu lotu, długości w obwodzie zamkniętym, które należą do Stanów Zjednoczonych i Francji (83 godz. 32 min. i 10.601 km.). Taki sam los spotkał rekordy lotów z obciążeniem handlowem ponad 10.000 kg.

Z rekordów, które będą wprowadzone jako nowe kategorje, są: szybkość na trasie 10.000 km. i droga przebyta w locie przy uzupełnianiu materjałów pędnych w powietrzu. W kategorji nowych rekordów międzynarodowych znajdą się również i rekordy, których wprowadzenie stało się aktualnem dzięki wnioskowi A. R. P. t. j. rekord szybkości wznoszenia się samolotu.

Szczegóły odnoszące się do ustanowienia tych międzynarodowych rekordów będą opracowane przez Komisję Sportową F. A. I.

Od dnia 1 stycznia 1933 r. obowiązywać będą normy ciężaru własnego dla czterech kategoryj samolotów turystycznych (lekkich — legers), a mianowicie:

IV kategorja (samoloty jednomiejscowe) do 200 kg.

III kategorja (samoloty wielomiejscowe) do 280 kg.

II kategorja (samoloty jednomiejscowe) do 450 kg.

I kategorja (samoloty wielomiejscowe) do 560 kg.,

przyczem nie będą dopuszczalne żadne tolerancje zarówno przy rekordach, jak i przy zawodach.

Omawiano również sprawę zniesienia specjalnych norm dla międzynarodowych rekordów lotniczych ustanawianych przez kobiety. Jednakże po dyskusji — specjalne klasyfikowanie wyczynów lotniczek pozostało.

Poza tem tematami obrad były sprawy, mające na celu ułatwienie uprawiania międzynarodowej turystyki lotniczej — jak naprzykład: poszczególne Aerokluby narodowe będą mogły wydawać odpowiednie zaświadczenia na kredytowane pobieranie w portach zagranicznych benzyny.

(A)

1) Szczegółowe sprawozdanie z całości obrad zajęłoby zbyt wiele czasu, jeśli się weźmie pod uwagę, że F. A. I. będąc najwyższą międzynarodową magistraturą sportu lotniczego, jest powołaną do zajmowania się wszelkiemi sprawami, odnoszącemi się do sportu lotniczego.



Prezes F. A. I. ks. Bibescu w czasie swego przylotu do Warszawy

OBRONA PRZECIWGAZOWA

Obrona bierna miast przed napadem lotniczym

Nawiązując do artykułu p. mjr. Szczudłowskiego („Lot Polski" Nr. 8) pragnąłbym zwrócić uwagę na kwestję, mojem zdaniem bardzo ważną, bez uregulowania której nie może być mowy o racjonalnej organizacji o. p. l. biernej.

Dotychczasowe instrukcje i zarządzenia nakładają cały szereg obowiązków na władze wojskowe, administracyjne, a nawet organizacje społeczne, nie zapewniają natomiast możliwości wykonania tychże. Kwestja obrony przeciwlotniczej jest niestety zbyt poważnem zagadnieniem na to, by można je było traktować tak „na piękne oczy". Praca ta, oparta tylko na dobrych chęciach i zrozumieniu społeczeństwa, nie da nigdy pożądanych wyników.

Mojem zdaniem, czas najwyższy ująć tę kwestję w obowiązującą ustawę,[1] czy też rozporządzenie, nakładające na społeczeństwo obowiązek pewnych świadczeń na rzecz państwa.

W pierwszym rzędzie powinno się ukazać rozporządzenie regulujące sprawę budowlaną. Nowopowstające budowle muszą być bezwzględnie dostosowane do wymagań obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej. W tej dziedzinie straciliśmy dużo czasu i możliwości. W okresie ostatnich lat rosły gmachy jak grzyby po deszczu. Piękna architektura, komfort, bogate urządzenia i t. p. znajdziemy w każdym takim gmachu, brak natomiast odpowiednio obszernych i uodpornionych na skutki wojny lotniczo-gazowej piwnic. W tym wypadku Ministerstwo Robót Publicznych powinno dać wytyczne, idące w kierunku zabezpieczenia normalnej pracy na wypadek wojny przez odpowiednie dostosowanie gmachów.

Czyż na społeczeństwo nie możnaby również wpłynąć w ten sam sposób, by nowobudujące się domy miały odpowiednie pomieszczenia uszczelnione dla mieszkańców danego domu.

Tego rodzaju rozporządzenia są konieczne i bez nich nie może być mowy o poważnej realizacji zamierzeń w tej dziedzinie.

Uregulowanie kwestji zabezpieczenia ludności cywilnej w sposób pojmowany przez p. mjr. Szczudłowskiego, może mieć miejsce częściowo w wielkich miastach. Odpowiednich tuneli, piwnic i t. p. niestety nawet w naszych wielkich miastach jest bardzo mało, cóż dopiero mówić o mniejszych. Budowa betonowych schronów natomiast, mojem zdaniem, jest narazie utopją, ze względu na duży koszt. Dobrze będzie, jeśli będziemy mogli postarać się o schrony dla najważniejszych objektów. Całkowitą więc uwagę musimy zwrócić na pomieszczenia uszczelnione. Sądzę, że rozpisywać się o ich znaczeniu, niema potrzeby. Nie należy więc tracić nadal drogiego czasu i trzeba zacząć poważnie myśleć dzisiaj (a nie jak pisze p. mjr. Szczudłowski „w przyszłości") o przystosowaniu istniejących i nowobudujących się budynków do wymagań obrony przeciwlotniczej przez wydanie odpowiedniej noweli do ustawy budowlanej, czy też rozporządzenia.

Co dotyczy wykonania obowiązków zakreślonych instrukcją O. P. L., to przedewszystkiem należałoby referentom tych spraw, dać odpowiednie przygotowanie fachowe. Trudno żądać wykonania wytycznych, zawartych w instrukcji od referenta, nie mającego pojęcia o całokształcie powyższego zagadnienia. Poza tem kwestja obrony przeciwlotniczej, nie może być traktowana jako dodatkowa praca jakiegoś referatu, a powinien to być referat osobny, który w naszych warunkach przedstawia olbrzymią pracę, o ile ma ona być wykonana sumiennie i przynieść spodziewane korzyści. Oszczędność w tym wypadku, może spowodować niepowetowane straty, które mogą się kiedyś boleśnie odbić na całokształcie obrony.

Magistraty, elektrownie, gazownie i t. p. dotychczas wcale nie przejmują się tym zagadnieniem, a do zrobienia jest b. dużo. Słusznie podkreśla p. mjr. Szczudłowski kwestję budowy przewodów elektrycznych, wodociągowych i t. p., które powinny być budowane pod powierzchnią ziemi i w takiej głębokości, by bomby lotnicze, nie mogły ich uszkodzić. Odnośne instytucje, muszą już dzisiaj o tem pomyśleć, szukać środków i możliwości zabezpieczenia swoich urządzeń przed uszkodzeniem. Nie wolno dopuścić do tego, by w czasie wojny, wskutek uszkodzenia tego rodzaju urządzeń, były przedłużane skutki napadu na dłuższy okres czasu. Ludność cywilna półgodzinnem przypuszczalnie trwaniem napadu, będzie dostatecznie zdenerwowana i dalsze denerwowanie tego rodzaju niedomaganiami, może spowodować zupełną abnegację. W tych warunkach należy przewidzieć wszystko i starać się o to, by cierpliwość zdenerwowanej ludności, nie była wystawiana zbyt często na ciężką próbę. Poza tem należałoby dążyć do tego, by każda elektrownia posiadała urządzenia, pozwalające na automatyczne i natychmiastowe gaszenie świateł na ulicy.

Zmuszenie kierowników wspomnianych wyżej instytucyj, może mieć miejsce tylko przez rozporządzenie czynników miarodajnych.

Przejdę zkolei do jednego równie ważnego czynnika O. P. L. biernej, t. j. czynnego udziału społeczeństwa. W tym wypadku konieczną jest również ustawa lub rozporządzenie, na podstawie którego możnaby żądać od obywateli, pewnych świadczeń poza służbą wojskową. Część pracy z zakresu o. p. l. i o. p. g. powierzono L. O. P. P. Liga, w zrozumieniu zadania i potrzeby tych poczynań, przyjęła na siebie te obowiązki, czy jednak podoła tym zadaniom, zależne to będzie od uregulowania kwestji świadczeń osobistych obywateli, na rzecz tej akcji przez czynniki miarodajne. Wiąże się z tym jeszcze niemniej ważna sprawa zasobów materjalnych, które w obecnej chwili są b. skromne. L. O. P. P. jest organizacją nawskroś społeczną, nie mającą żadnych subsydjów państwowych, ani komunalnych oraz żadnego wpływu na społeczeństwo, któryby zmusił je do czynnej współpracy. Praca w tych warunkach nie może dać odpowiednich rezultatów i rozwiązanie tego problemu, może się znaleźć w odpowiedniej ustawie lub rozporządzeniu. Liga, mając dzisiaj fachowo przygotowany personel, mogłaby akcję tę z powodzeniem prowadzić nadal, potrzebna jest jej natomiast pomoc tak w formie ustawy, jakoteż odpowiednich subsydjów.

Mamy przykład w Stanach Zjednoczonych, gdzie Biuro Kopalń, nie związane z władzami państwowemi, z powodzeniem podjęło w czasie wojny światowej organizację obrony przeciwgazowej przy wydatnej jednak pomocy rządu.

Do czynnego udziału w organizacji o. p. l. biernej, możnaby powołać społeczeństwo, wyzyskując ustawę o powszechnym obowiązku służby wojskowej art. 46, 47 i 48 lub ustawę o świadczeniach osobistych wojennych z dnia 25 lipca 1919 r., należałoby tylko wydać odpowiednią nowelę.

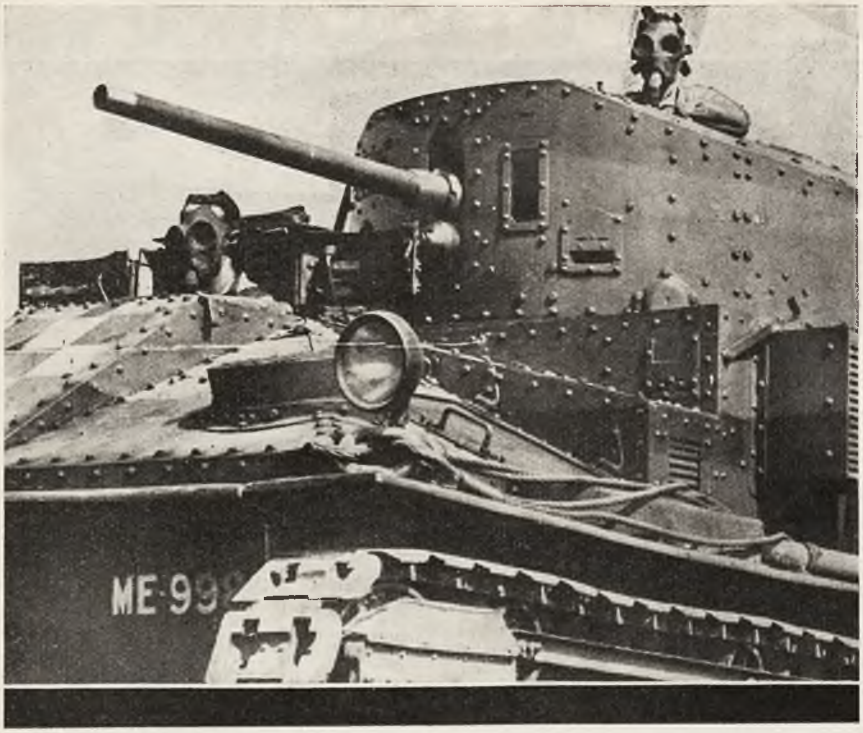
W ten sposób uregulowana sprawa skieruje akcję na normalne tory i wówczas można się poważnie zastanawiać nad planem obrony i wprowadzeniem go w czyn.

Co dotyczy zabezpieczenia ludności cywilnej przed skutkami gazów bojowych, ważną jest i bodaj najtrudniejszą sprawa zaopatrzenia ludności cywilnej w maski przeciwgazowe. Zaopatrzenie 30-miljonowej ludności w tego rodzaju sprzęt, jest rzeczą nadzwyczaj trudną i godną głębszego zastanowienia. Moim zdaniem w zaopatrywaniu ludności w maski przeciwgazowe, muszą wziąć udział tego rodzaju instytucje jak Kasa Chorych, Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych i poszczególne instytucje — każda dla swoich pracowników. Akcję tę wyobrażam sobie w ten sposób, że Kasa Chorych np. zakupuje rok rocznie pewną ilość masek dla swych członków, w danym wypadku nienależących do kategorji pracowników umysłowych. Maski te byłyby odpowiednio przechowywane, mając już Nr. i nazwisko właściciela i ułożone według alfabetu. Ubezpieczony natomiast po dopasowaniu maski, otrzymałby bilet z Nr. maski, z którym powinien się zgłosić w wypadku wydawania tychże. Kwestja sprawnego wydawania masek nie przedstawia już poważniejszych trudności. Fundusze na ten cel, o ileby Kasa Chorych czy też inna instytucja nie mogła znaleźć w dotychczasowych dochodach, możnaby uzyskać przez dodatkowe minimalne nawet opodatkowanie pracodawców i ubezpieczonych. W ten sposób ujęta akcja, dałaby nietylko możność zaopatrzenia dużej ilości obywateli w maski przeciwgazowe, ale rozwinęłaby również w pewnym stopniu nasz przemysł sprzętu przeciwgazowego.

Należałoby jeszcze wspomnieć o innych elementach O. P. L. biernej, rozwijając wnioski p. mjr. Szczudłowskiego. Jednym z takich, jest kwestja maskowania.

Maskowaniem nazwałbym te wszystkie środki i czynności, które zmierzają do ukrycia charakteru, wielkości i tętna życia danego miasta przed obserwacją lotnika. Zgadzamy się wszyscy na to, że na sygnał alarmu, ustaje całkowity ruch w objekcie zagrożonym. Zatrzymanie jednak tego ruchu, zwłaszcza w dużych miastach, a nawet w mniejszych, w czasie jarmarków, jest szalenie trudne. Powierzenie tego zadania oddziałom policji, nie da prawdopodobnie pożądanych rezultatów, ze zrozumiałych zupełnie względów. Policji tej będzie zamało do wykonania wszystkich zadań. Należałoby więc zorganizować już w czasie pokoju pewnego rodzaju straż obywatelską, obeznaną z za-

[1]) Ustawa taka jest obecnie opracowywana — *przyp. red.*



Czołg angielski z obsługą zaopatrzoną w maski przeciwgazowe

gadnieniem o. p. l. biernej, która w odpowiednim momencie, uzupełniłaby szczupłe oddziały naszej policji.

Dla ukrycia znajdującej się na ulicach ludności, należałoby przewidzieć w planie obrony, odpowiednie pomieszczenia uszczelnione, w poszczególnych dzielnicach, o czem ludność powinna być powiadomiona drogą obwieszczeń oraz napisami.

Miejsca dla ukrycia wszelkiego rodzaju pojazdów, również muszą być zawczasu wyznaczone i zapewnione pewne kierownictwo. Na sygnał alarmu, powstanie napewno tak duże zamieszanie, że do jednego miejsca będzie się chciało dostać przynajmniej dwa razy tyle pojazdów, niż to było przewidziane. Z tem trzeba się poważnie liczyć i w tym wypadku regulowanie ruchu musiałoby być bardzo sprężyste. Rozwiązanie tego zagadnienia możnaby znaleźć przez uwzględnienie takiej sytuacji w czasie ćwiczeń o. p. l., co dałoby nam pewne doświadczenia. Trudno stawiać jakiekolwiek wnioski, nie mając wyników, tego rodzaju doświadczeń.

Odnośnie gaszenia świateł, projekt p. mjr. Szczudłowskiego, zastosowania specjalnej zaciemnionej sieci świateł na ulicach byłby prawdopodobnie b. dobry — należałoby jednak sprawdzić, czy promień świetlny, odbijający się na chodniku, nie byłby widziany przez lotnika. Mam wrażenie, że zastosowanie, żwiru, sadzy i t. p. byłoby w miejscach ruchliwych często — możliwe.

Poza tem nasuwa mi się jeszcze jedna uwaga odnośnie akcji Straży Pożarnej, którą p. mjr. Szczudłowski potraktował zbyt lekko. Moim zdaniem, akcja straży pożarnej, nastręcza pewne trudności zwłaszcza w większych ośrodkach. Już dzisiaj straże pożarne muszą sobie zapewnić rezerwy, któreby na wypadek wojny, mogły zasilić ich oddziały. Prawdopodobieństwo kilku pożarów naraz w czasie trwania napadu lotniczego jest b. duże i często może zagrażać bezpieczeństwu całego miasta. Ustalanie wówczas pewnej kolejności gaszenia, byłoby dość ryzykowne, należałoby raczej gasić je równocześnie, do czego potrzebna jest większa ilość oddziałów. Straż w pokojowym etapie nie podołałaby tym zadaniom. Pozatem należy się liczyć bardzo poważnie z pożarami, powstałymi od bomb zapalających, których jak wiemy nie można gasić wodą. W tym kierunku należałoby już dzisiaj zainteresować Straże Pożarne tym zagadnieniem i w tym kierunku szkolić.

Pozostałaby jeszcze do omówienia sprawa pogotowia technicznego, którego zadaniem byłaby natychmiastowa naprawa uszkodzeń w urządzeniach elektrycznych, wodociągowych, gazowych, telefonicznych i t. p. Dotychczasowy personel nie podoła prawdopodobnie zadaniom i należałoby również pomyśleć o zasileniu, tembardziej, że część dzisiejszego personelu na wypadek wojny, zostanie powołana do wojska.

Na tem kończę swoje uwagi, jakkolwiek byłoby ich więcej, liczę się jednak z tem, że na ten temat niejeden artykuł ukaże się jeszcze w „Locie Polskim".

M. Papierski.
Inspektor O. P. L. G. Wojew. Poleskiego.

KRONIKA O. P. L. G.

Z. S. R. R.

Maski przeciwgazowe końskie.

Jak widzimy z zamieszczonej obok ilustracji, zabezpieczenie konia przed gazami bojowemi nie posunęło się wiele naprzód od czasu wojny. Jest to poprostu coś w rodzaju torby lub worka, zakładanego na pysk konia i przymocowanego przy pomocy taśmy parcianej na szyi za uszami. Oczywiście, że tkanina, z której jest wykonany taki worek, musi być przesycona odpowiedniemi odczynnikami chemicznemi przynajmniej przeciwko gazom najczęściej stosowanym.



Kawalerzysta sowiecki z koniem wyekwipowanym w maskę przeciwgazową typu workowatego.

Tego rodzaju maski używane były przez wszystkie państwa wojujące w roku 1914 do 1918, obecnie jednak masce końskiej stawia się te same wymagania, co i ludzkiej, to znaczy musi ona posiadać pochłaniacz węglowy. Być może zatem, że takie maski, jak widzimy na ilustracji, używane są przez kawalerję rosyjską jedynie do ćwiczeń, a może tylko do zdjęć na eksport...

Szkolenie młodzieży.

Na wyszkolenie w obronie przeciwgazowej młodzieży położono w Rosji sowieckiej szczególny nacisk. W szkołach wyższych i średnich zabrano się obecnie do tworzenia kół Osoawjachimu. Do kół tych wciągani są przedewszystkiem ci słuchacze, którzy już przeszli ogólne przeszkolenie wojskowe.

Osoawjachim, będąc organizacją ogólnego przysposobienia wojskowego, ma z tego tytułu znacznie szerszy zakres działania aniżeli nasza L. O. P. P., dlatego też poza kołami, których praca dotyczy ściśle obrony przeciwgazowej, tworzy on koła saperskie, CKM. i t. p. stosownie do obranej przez pewne grupy słuchaczy specjalności.

WŁOCHY

Ćwiczenia w obronie przeciwlotniczej.

Ćwiczenia w obronie przeciwlotniczej Rzymu odbyły się z zachowaniem warunków najbardziej zbliżonych do rzeczywistości. Naloty samolotów na miasto były powtarzane wielokrotnie, tak dniem, jak i nocą, nieregularnie, aby jak najwięcej zaskoczyć publiczność.

Jako sygnał alarmowy stosowane były syreny fabryczne oraz detonujące na wysokości 200 m. rakiety. Po sygnale alarmowym publiczność powinna była stosować się ściśle do zarządzeń władz administracyjnych, które były uprzednio podane do wiadomości publicznej.

Przed przygotowaniem ćwiczeń rząd włoski zwrócił się do papieskiego sekretarjatu stanu z prośbą, aby podczas przeprowadzania wzmiankowanego ćwiczenia

na obszarze państwa papieskiego Citta di Vaticano, tak jak i w całym Rzymie, pogaszone zostały wszystkie światła. Prośba ta została całkowicie uwzględniona i w ten sposób państwo papieskie również brało udział w ćwiczeniach.

Jak twierdzą naoczni świadkowie-fachowcy, ćwiczenia przeciwlotnicze w Rzymie rozmiarem swoim przewyższyły wszystkie podobne dotychczas zorganizowane.

LITWA

Organizacja obrony ludności cywilnej.

Nawet maleńka Litwa, nie mając widać zbyt wielkiego zaufania do powszechnego rozbrojenia, postanowiła zająć się organizacją obrony „wnętrza kraju". Przeszkolenia ludności cywilnej w obronie przeciwgazowej i odpowiedniego przygotowania tej obrony podjął się litewski związek strzelecki. W tym celu związek uruchomił w Kownie pierwszy kurs instruktorów, na który uczęszcza 100 słuchaczy. Po ukończeniu kursu instruktorzy ci będą prowadzili podobne kursa na prowincji.

STANY ZJEDN. A. P.

Pochłaniacz o małym oporze.

Ostatnio tytułem próby wykonano w Stanach Zjednoczonych 125 pochłaniaczy, chroniących przed wszystkiemi znanemi gazami bojowemi, a więc i sternitami. Pomimo, że pochłaniacze takie muszą posiadać filtr mechaniczny, co normalnie spowodować powinno znaczny wzrost oporu, w danym wypadku jest przeciwnie — opór jest niezwykle mały (niestety w Army Ordnance, skąd czerpiemy tę wzmiankę, nie jest podany dokładnie).

Maski zaopatrzone w pochłaniacze, o których mowa, dostarczone zostały do jednego pułku piechoty celem przeprowadzenia prób. Między innemi żołnierze rozegrali w nich mecz footbalowy, nie odczuwając większego zmęczenia. Dla wyjaśnienia istoty sprawy należy zaznaczyć, że gra w footbal w maskach z pochłaniaczami znanemi dotychczas, powinna spowodować silne zmęczenie grających i znaczny upadek sił, o ile wogóle prowadzenie gry przez czas dłuższy byłoby możliwe.

NIEMCY

Ćwiczenia przeciwgazowe.

W ostatnich dniach września b. r. odbyły się w Düsseldorfie na terenie jednej z większych fabryk metalurgicznych, ćwiczenia z zakresu obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej. W ćwiczeniach tych chodziło o kontrolę sprawności posterunków obserwacyjno-alarmowych oraz drużyn odkażających i ratowniczych.

Ćwiczenia takie, mające na celu specjalną ochronę zakładów przemysłowych przed atakami lotniczemi, organizowane są w całej Nadrenji i Westfalji przez związek przemysłu niemieckiego. Pomimo zatem ciężkich czasów i ogólnej nędzy w Niemczech, stać ich na to, aby przygotowania prowadzić nietylko nad granicą polską, o czem niedawno donosiliśmy, ale i na zachodzie, gdzie obowiązuje Locarno.



Ćwiczenia przeciwgazowe niemieckiej policji w Poczdamie

BĄDŹMY GOTOWE!

Gama świateł kolorowych zalewa gwarne ulice wielkiego miasta, którego ruch spotęgował się o tej godzinie. Pogodny wieczór wywabił z mieszkań i warsztatów pracy długie szeregi spacerujących. Z przepełnionych sal kinowych buchają dźwięki muzyki, wypadają na ulicę i łączą się w oddali z podobnymi sobie dźwiękami muzyki kawiarnianej.

Miasto szuka rozrywak...

Ten i ów spogląda w gwiaździste niebo ze spokojem człowieka, który dzień cały spełniał swe obowiązki. Od gwiazd odrywa się warkot, coraz to wzmagający się... Z warkotu tego wyłania się odgłos nowy, nieznany — zjawisko dziwne, obce i w swej nagłości przerażające.

Ktoś krzyknął — „gaz"...

Zamarła na chwilę fala ludzka płynąca ulicą, by runąć przed siebie, i rozprysnąć się we wszystkich kierunkach w nieprzytomnej panice.

Gaz ściga, gaz dopada, powala, pali, dusi, oszałamia...

Ostatnia myśl świadoma biegnie do domu, do tych najdroższych istot, które już może legły w uściskach dymu, a może szukają bezładnie ratunku...

Oto w zarysach tylko obraz chwili strasznej, od której myśli uciekają spłoszone. Prawda zdaje się opowieścią tylko fantastyczną, a groza rzeczywistą. Strach o tem myśleć, więc myśleć się nie chce.

Artykuł w gazecie przebiegamy prędko oczyma. Taki sam głos nawołujący przez radjo zaledwo dosięga zwojów mózgowych, odczyty i filmy propagandowe zbierają nielicznych słuchaczy.

— To straszne — powiadają — lecz trudne do wiary i zbyt dalekie.

Niestety są to słowa ogromnego jeszcze odłamu społeczeństwa, odłamu obojętnego i sceptycznego.

Inni, pozornie uświadomieni o grozie wojny gazowej, mają w odpowiedzi na to tylko słowa rezygnacji i poddania się ogromowi nieszczęścia.

I jedni i drudzy to szkodnicy, którzy gaszą nieraz rozżarzony szczęśliwie zapał. To pierwsze ofiary straszliwego wroga, jakim jest gaz trujący.

Zastępy pionierów idei obrony ludności cywilnej przed atakami gazowemi wdzierają się w tłum obojętnych i w pracy swej zdobywają krok za krokiem systematycznie coraz to nowe placówki.

Nie brak i pionierek...

Polski ruch kobiecy dominuje nad całym szeregiem państw innych. W tradycji naszej narodowej utrwalona jest postać kobiety-bojowniczki, kobiety bohaterki.

Niewdzięczną, mrówczą pracę przenikania w umysły surowe pod względem przygotowania do obrony przeciwgazowej podjęły już od kilku lat kobiety polskie.

Zarzewie tej idei rzuciła zmarła niedawno wielka obywatelka, która przemyślała i pojęła głęboko rolę kobiety w obronie kraju — ś. p. Michalina Mościcka.

Zaorana raz niwa nie porośnie mchem zapomnienia.

Z odejściem Dostojnej Przewodniczki nie ustaje żmudny trud. Jeszcze szerokie pole leży odłogiem, jeszcze ziarno ciężkie swą donioslością czeka na posiew.

Polska ma wielkie masy kobiet zorganizowanych, szczyci się niemi, jest niemi silna.

Każda organizacja, to jedna komórka wielkiego społeczeństwa kobiecego, która żyje swem życiem własnem, służy swym ideom.

Jest jedna idea wszystkim nam wspólna. Jest to hasło, na którego zew wszystkie stajemy w równym szeregu. Wszystkie komórki naszych organizacyj zlewają się w wielką silną całość. Tem hasłem jest obrona państwa.

Gotowość i zapał jest niezmienny, zmienny jest tylko rodzaj obrony i wymagania nowe i trudne, jakie przed nami stają.

Poznać swego wroga, uzbroić się w spokojną i pewną wobec niego postawę — oto obowiązek kobiety polskiej, dobrej obywatelki.

Gdy podstępny i zdradliwy wróg uderzyć zechce w nasze serca, atakując nasze ogniska domowe — niech spotka na straży kobietę w obronnej postawie.

Musimy w tem zadaniu podać sobie ręce wszystkie, stworzyć armję silną, bo przygotowaną.

Aby hasła te dotrzeć mogły do jak najdalszych domostw i ognisk kobiecych — pierwsze pionierki wielkiej idei samoobrony przeciwgazowej, zorganizowane w Koło Pań L. O. P. P., zwołały zebranie międzystowarzyszeniowe, na którem przedstawicielki wszystkich organizacyj kobiecych stolicy obmyślały sposób i drogi propagandy i uświadomienia pozostałych kobiet polskich o grożącem ich rodzinom niebezpieczeństwie.

Janina Dunin-Wąsowiczowa.

DZIAŁ MŁODZIEŻY

Co daje modelarstwo?

Po ukonstytuowaniu się Państwa Polskiego, kiedy wszystkie dziedziny zaczęły się budzić do życia — powstało u nas także i modelarstwo lotnicze. Wprawdzie istniało ono i przedtem, ale bądź to z powodu ciężkich warunków wojennych, bądź też na skutek braku odpowiedniej organizacji, któraby mogła udzielić jakiejkolwiek pomocy, modelarstwo nie miało dużego znaczenia i nie mogło dać należytych korzyści. Niewielka tylko garstka ludzi zajmowała się z zamiłowania modelarstwem, borykając się z ciężkiemi warunkami i rzecz prosta nie dając zbytniego pożytku społeczeństwu, gdyż nie była w stanie szerzyć odpowiedniej propagandy.

Dopiero z chwilą powstania L. O. P. P. modelarstwo lotnicze otrzymało właściwe poparcie i kierunek, a kiedy w 1923 r. została uruchomiona pierwsza modelarnia, młodzież nasza, nie napotykając już na przeszkody, zaczęła się skwapliwie garnąć do lotnictwa. Z roku narok powstawały coraz to nowe modelarnie nietylko w stolicy, ale i po innych miastach, nie wyłączając nawet i prowincji. Dziś można powiedzieć, że z niewielkiemi wyjątkami, modelarstwo objęło już całą Polskę.

Szybki i pomyślny rozwój naszego modelarstwa lotniczego, tego niejako fundamentu pod właściwe lotnictwo, dzisiaj nie może być już niczem sparaliżowany. Może jeszcze do niedawna, nie wszyscy doceniali ważność i znaczenie modelarstwa, ale dzisiaj już każdy musi zdanie zmienić, patrząc się na ludzi z poświęceniem pracujących w lotnictwie, których właśnie dało modelarstwo.

W tych krajach, gdzie na lotnictwo zwraca się specjalną uwagę i gdzie ono jest u szczytu rozwoju, jak np. w Stanach Zjednoczonych, Włoszech i Niemczech, a nawet i w Sowietach, tam i modelarstwo stoi wysoko. Dowodzi to jak nieodłącznie jest ono związane z lotnictwem, w którym cel i zadanie modelarstwa jest ściśle określone.

Okres kiedy budowa płatowców była li tylko przywilejem nielicznych konstruktorów i kiedy nauka latania ograniczała się jedynie do mniej lub więcej mechanicznego prowadzenia samolotu, — okres ten minął bezpowrotnie. Lotnictwo dziś przestało już obejmować wąską grupę ludzi, — obejmuje szerokie warstwy społeczeństwa. Kierunek ten jako zgodny z interesami obrony państwa, szeroko jest popierany przez wszystkie kraje i figuruje jako lotnictwo sportowe. Oczywista rzecz, że rozwój lotnictwa sportowego, zależny jest od racjonalnego wyszkolenia lotniczego już w zaczątku swoim.

W Niemczech, gdzie wyniki wyszkolenia cywilno-lotniczego stoją na jednem z pierwszych miejsc na świecie, gdzie ilość wyszkolonych pilotów rocznie wynosi kilkaset osób, gdzie do szkolenia inżynierów - konstruktorów lotniczych istnieje kilkanaście wyższych zakładów naukowych, wyszkolenie lotnicze, ujęte jest w trzy etapy: modelarstwo, szybownictwo i lotnictwo sportowe. Pierwszym etapem wyszkolenia lotniczego jest właśnie modelarstwo, zupełnie słusznie traktowane jako przedszkole i abecadło lotnicze.

— Co daje właściwie modelarstwo?

Pierwszą dodatnią cechą modelarstwa lotniczego jest to, że budowa modeli latających daje młodzieży świadomość, że i ona potrafi budować samoloty. Płatowce widziane w powietrzu, według jej słusznego pojęcia, są tylko bardziej udoskonalonemi w wyższym stopniu modelami.

Drugą dodatnią cechą modelarstwa lotniczego jest, że młodzież nietylko zapoznaje się poglądowo ze składowemi częściami płatowca, lecz również z ich funkcjonowaniem. W źle zbudowanym modelu o wszystkich wadach konstrukcji, można się naocznie przekonać, czy wady te będą dotyczyły budowy skrzydeł, czy śmigła, czy też sterów. Nawet skomplikowana budowa takich części płatowca, jak śmigło — staje się bardzo prostą i zrozumiałą, kiedy się je samemu wykona. Poza tem budując modele, siłą rzeczy zapoznaje się również i z teorją. Żadnemu modelarzowi nie są obce pojęcia o oporze powietrza, działaniu sterów, środku ciężkości, profilu i zmianie kąta skrzydeł i t. d. Przytem dodajmy jeszcze, że niejeden z zapalonych młodych miłośników lotnictwa, sam projektuje i sporządza rysunki własnych konstrukcji modeli.

Biorąc to wszystko pod uwagę, nie możemy modelarstwa bagatelizować, bo ileż to talentów objawiających się już w tak młodym wieku, przytem stale i stopniowo rozwijających się może w przyszłości okazać się cennym dla naszego lotnictwa.

Z przyjemnością możemy stwierdzić, że modelarstwo lotnicze zrobiło u nas nie małe postępy. Porównajmy modele z lat ubiegłych z modelami obecnemi, a zauważymy, że różnica w nich jest taka sama, jak między płatowcami z 1914 r. a płatowcami dzisiejszymi. To cośmy z niemałym wysiłkiem zdobyli, nie możemy w żadnym wypadku utracić i pomimo dość trudnych warunków życiowych, musimy dołożyć wszelkich starań, aby modelarstwo szło stale naprzód dla dobra naszego lotnictwa.

Listy do Redakcji

W związku z rozpoczęciem roku szkolnego i powrotem do normalnej pracy, Redakcja „Lotu Polskiego" w ciągu ostatnich 3-ch tygodni otrzymała cały szereg listów od młodzieży szkolnej, zainteresowanej sprawami lotnictwa i modelarstwa.

Poniżej zamieszczamy bardziej charakterystyczne głosy młodzieży, dla zorjentowania Czytelników o potrzebach i pragnieniach tej młodzieży„ tak żywo interesującej się naszem pismem.

Zaznaczamy przytem, że życzenia wyrażone w poszczególnych listach, będą wypełniane w miarę naszych możliwości.

Redakcja

Do Redakcji „Lotu Polskiego"
„Dział Młodzieży"

Będąc stałym czytelnikiem „Lotu Polski", zawsze interesowałem się „Działem Młodzieży", a szczególnie działem modelarskim, który stał się od pewnego czasu bardzo szczupłym. Brak w nim zupełnie opisów modeli rekordowych, nowych konstrukcji. Powodem tego, jak przypuszczam, jest brak odpowiednich materjałów w Polsce. Czy „Lot Polski" nie mógłby zająć się wprowadzeniem takich materja-

IV Wyższy Kurs Modelarstwa Lotniczego dla Nauczycielstwa

W dniu 11 października r. b. o godz. 12-ej w Państwowym Instytucie Robó. Ręcznych, nastąpiło otwarcie IV Wyższego Kursu Modelarstwa Lotniczego dla Nauczycielstwa, w obecności dyr. Instytutu p. W. Przanowskiego, przedstawiciel Zarządu Głównego wraz z p. dr. Z. Martynowiczem na czele i zaproszonych gości.

Nowootwarty Kurs, organizowany jest na koszt Zarządu Głównego L. O. P. P. i potrwa 10 miesięcy, zasilając Polsk nowemi siłami.

Na Kurs zapisało się 85 słuchaczów.

(Patrz fotografja obok)



łów jak balza, papier i płyn do krycia płatów, oraz gumy na modele rekordowe. Poza tem brak zupełny jest tak modelarzowi potrzebnego działu, jakim jest kronika wyczynów i rekordów zagranicznych na polu modelarskim.

Wogóle bardzo pożądanem by było, aby „Dział Młodzieży" był o wiele obszerniejszy. Czy „Lot Polski" nie mógłby być dla modelarzy tańszy (ze względu na dzisiejszy kryzys)? Czy Redakcja „Lotu Polskiego" nie mogłaby wprowadzić nagród pieniężnych na konkursy wodnosamolotów, bowiem te modele kosztują bardzo dużo pracy, a co najgłówniejsze, są bardzo kosztowne.

Z poważaniem
(—) *St. Wesołowski*

Korzystając, że mogę swoje zdanie wypowiedzieć, zwracam się z prośbą do Redakcji, aby zamieszczała sprawozdania z konkursów zagranicznych szczegółowo, a także dodawała ilustracje. Pożądane-by też było, aby Redakcja podawała nieoficjalne wyniki rekordów krajowych, osiągniętych przez naszych czołowych modelarzy.

(—) *J. Hejduk*

Wiedząc, że „Lot Polski" zajmuje się sprawami modelarstwa, ośmielam się prosić o wyjaśnienie mi, skąd mógłbym sprowadzić takie materjały modelarskie jak balza, papier japoński, guma angielska. O powyższych materjałach dużo się słyszy, w Krakowie jednak nie można ich dostać. Czy skrzydła modeli p. instr. Błaszczyńskiego („Lot Polski" Nr. 3) były pokryte papierem japońskim?

Zgóry dziękuję za uprzejmość
Z poważaniem *Ch., — Kraków*

Dlaczego takie „suche" sprawozdania z konkursów? Chcemy żeby to wyglądało więcej interesująco.

Dlaczego prenumerata taka droga? — Czy nie mogłoby być taniej dla młodzieży?

Grono kolegów
z gimn. im. Kr. Władysława IV
Praga
(—) *Z. Sułkowski*
(—) *E. Domański* (—) *W. Piotrowski*
uczniowie VI i VII kl.

„Lot Polski" wydawany przez Sz. Redakcję, bardzo mnie zajmuje, a w szczególności „Dział dla młodzieży". Jestem zwolennikiem modeli latających. Z miłą chęcią stanąłbym na zawody dla uczni, ale brak szkiców modeli, uniemożliwia mi ziszczenie moich pragnień. Proszę Sz. Redakcję o umieszczanie więcej szkiców modeli w „Locie Polskim" i ogłaszanie terminów oraz warunków zawodów.

S. Szymański
Warszawa, dn. 14.X.1932 r.

Niniejszem mam zaszczyt prosić Redakcję, aby w następnym numerze „Lotu Polskiego" umieszczona była „Nauka pilotażu".

(podpis)

Proszę o umieszczenie w następnym numerze „Lotu" opisu jakiegoś modelu z silnikiem pneumatycznym, lub opisu samego silnika wraz z jego ilustracjami lub rysunkami.

podpis nieczytelny

Uprzejmie proszę o umieszczenie w miesięczniku „Lot Polski", wyników modeli latających zagranicą. A dla porównania ich z naszymi modelami, jeżeli można, proszę umieścić rysunek danego modelu. Chcielibyśmy się dowiedzieć, co mówi zagranica o naszych samolotach, które to światu pokazały, co i jak Polacy potrafią.

E. Pieszczak



...najchętniej czytamy „Lot polsk...

NAJKRÓTSZA DROGA DO MILJONA

Na innem miejscu niniejszego numeru „Lotu Polskiego" podajemy szczegółowe warunki losowania nagród pomiędzy naszych czytelników.

Najpocześniejsze miejsce wśród tych nagród zajmują 2 obligacje pożyczek premjowych, t. j. dolarówki i premjówki oraz jeden los loteryjny. Ponieważ najszczęśliwsze są zawsze te rzeczy, które łatwo przychodzą—napewno szczęśliwi Czytelnicy „Lotu Polskiego" nie bez widoku na większe wygrane, mogą nasze nagrody zdobyć.

Przy okazji przypominamy, że główna wygrana w ciągnieniach dolarówki wynosi 40.000 dol., premjówki 250 tys. zł., a główna wygrana na loterji wynosi obecnie miljon złotych.

Gdyby się tak zdarzyło, że wszystkie trzy nasze najcenniejsze premje wygrałby jeden z Czytelników, wówczas miałoby mu się czego zazdrościć, bo przecież gdyby mu w dalszym ciągu takie samo szczęście dopisywało na terenie ciągnienia premjówek lub loterji, jak w losowaniu u nas, to łatwo doszedłby on do miljona.

Kto nie ryzykuje, ten nigdy nic nie wygra, tak mówi przysłowie. Jednakże jeżeli idzie o nasze losowanie, to stwierdzić trzeba, że żaden z naszych Czytelników nie potrzebuje nic ryzykować, żeby brać udział w losowaniu najpierw u nas, a potem w szczęśliwym wypadku na szerszej arenie.

Ponieważ człowiek nie wie ani dnia, ani godziny, ani nie zna miejsca, gdzie swoje szczęście spotkać może, — tedy wierzymy, że wszyscy nasi Czytelnicy, jak jeden mąż, skorzystają z nadarzającej się okazji i zajmą się gorliwie jednaniem nam nowych prenumeratorów na i wezmą udział w naszem losowaniu.

Czytelnicy! czeka na was miljon w szczęśliwym wypadku, a my zaś czekamy na nowych prenumeratorów!

MODEL TYP 12-KAA

Konstrukcji K. Błaszczyńskiego

Modele kadłubowe budowane dawniejszym sposobem, nie mogły dać takich rezultatów, jakie otrzymujemy obecnie. Wyniki współczesnych modeli kadłubowych niewiele się różnią od wyników modeli rekordowych. Na tak znaczne polepszenie wyników wpłynęło niewątpliwie stosowanie obecnie do budowy modeli kadłubowych odpowiednio lekkich materjałów, które pozwalają nawet na najbardziej skomplikowane konstrukcje, mające na celu powiększenie nośności profilu skrzydeł i zmniejszenie oporu czołowego bez obawy zbytniego przeciążenia modelu. Tym lekkim materjałem jest amerykańskie drzewo balsa, które używa się do budowy prawie całego szkieletu modelu. Obróbka balsy jest łatwa, wymaga jednak większej dokładności i staranności w robocie.

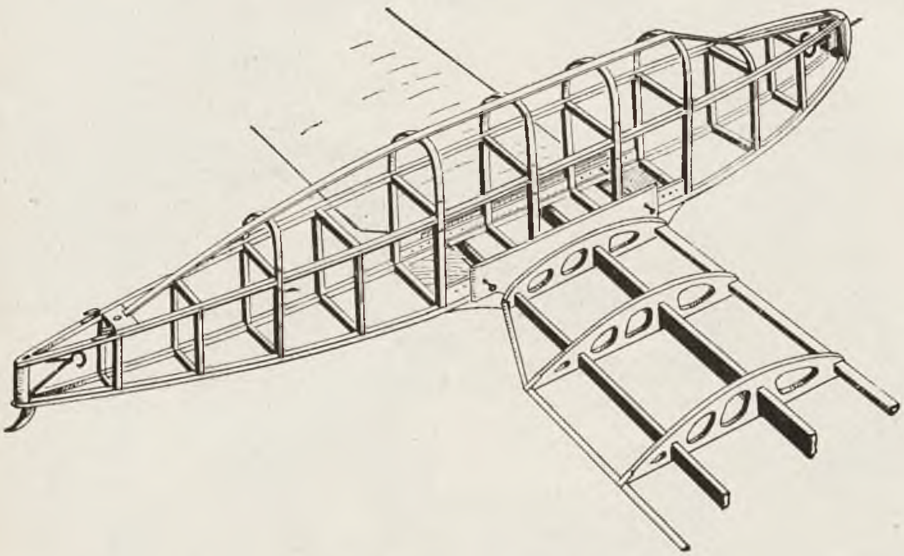
Sposób wykonania skrzydła i stateczników jest taki sam, jak w modelu 7-K, którego opis był podany w Nr. 8 „Lotu Polskiego", co z braku miejsca nie będę poraz drugi opisywał.

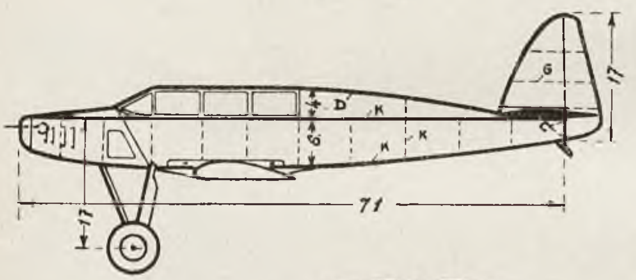
Kadłub modelu jest prawie całkowicie wykonany z balsy, cztery główne podłużnice łączy się ze sobą tego samego przekroju poprzeczkami, które są tylko mocno do podłużnicy przyklejane. Przód kadłuba zaopatrzony jest w ramkę wyciętą z dykty, w której wpasowany jest grzybek drewniany, służący jako obsada do śmigła. Nadbudówkę kadłuba tworzy listewka z balsy, przymocowana do odpowiednio wygiętych półkoli bambusowych, które są połączone z górnemi podłużnicami kadłuba. Cały kadłub pokryty jest cienkim papierem drzewnym, a oznaczone na rysunku miejsca oszklenia okleja się przeźroczystym celulojdem.

Tylko główne golenie podwozia wykonane są z petiku, połączonego z balsą i w całości opiłowane w formie kroplowej. Natomiast pozostałe części podwozia są całkowicie bambusowe.

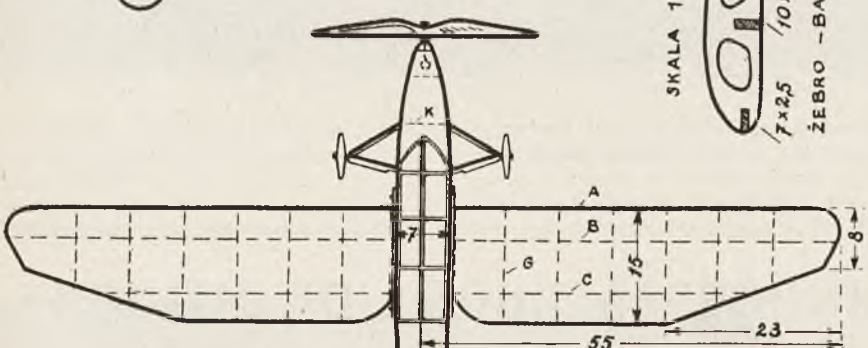
Skrzydło przytwierdzone jest do kadłuba zapomocą czterech szpilek, któremi się przypina wystające deseczki ze skrzydła do dolnych podłużnic kadłuba, przyczem należy zwrócić uwagę, aby skrzydło było ustawione pod kątem 10.

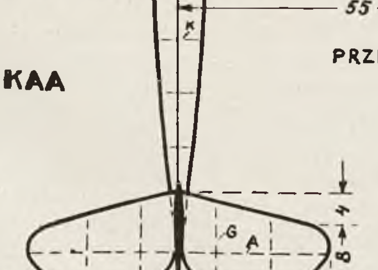
Śmigło o dużym skoku obracane jest przez 8—10 nitek gumowych 2x2 mm. Waga całego modelu wynosi do 150 gr. — Model dobrze wykonany lata około 500 m ze startu z ziemi i utrzymuje się w powietrzu 85 sek.











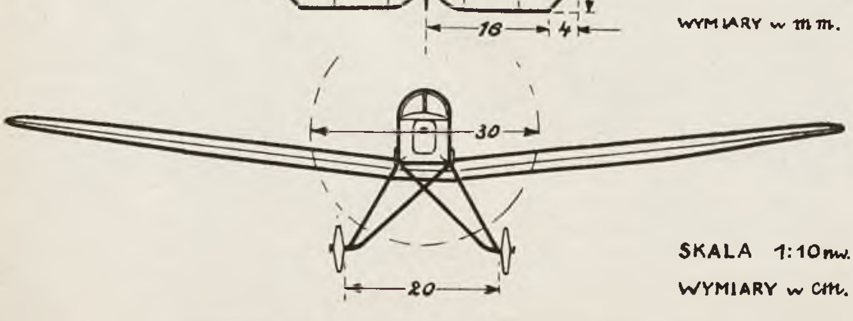
MODEL 12 KAA

19 10/XI 32r.

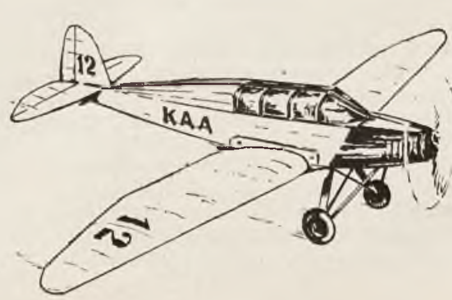
PRZEKR. BELEK z BALZY

A	7 x 2,5
B	10 x 3
C	6 x 2
D	4 x 2,5
K	4 x 4
G	2 DESKA

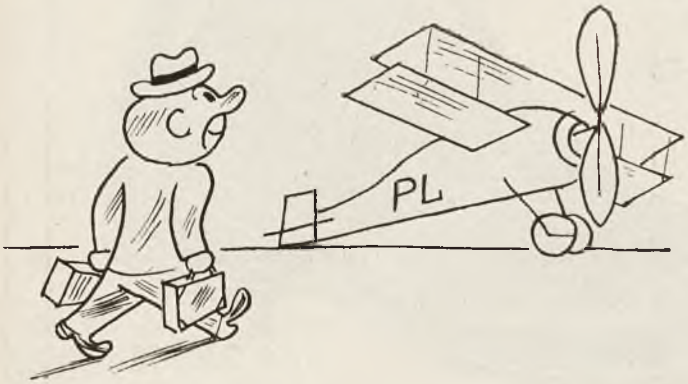
WYMIARY w mm.



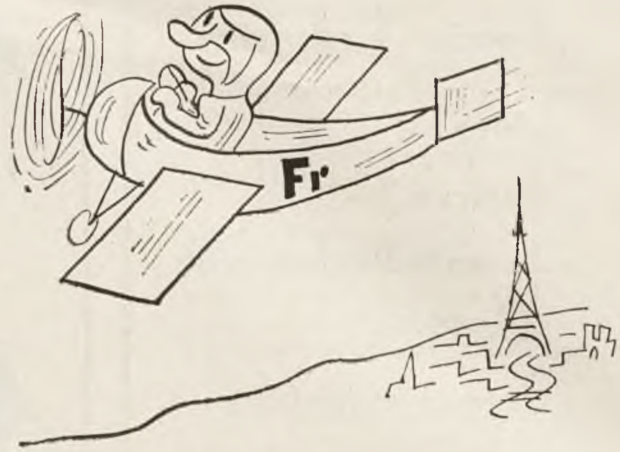
SKALA 1:10 nw.
WYMIARY w cm.



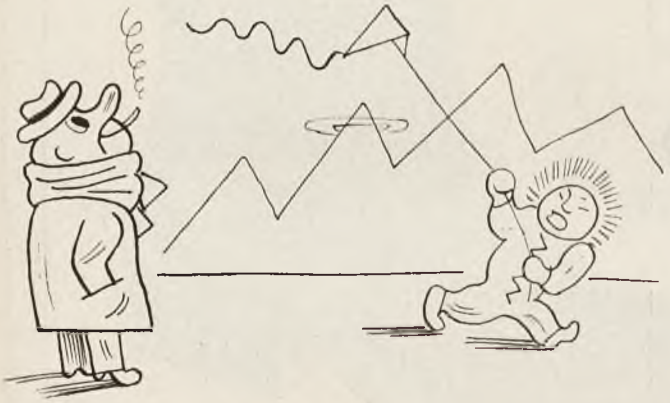
Czem chata bogata - tem lata!



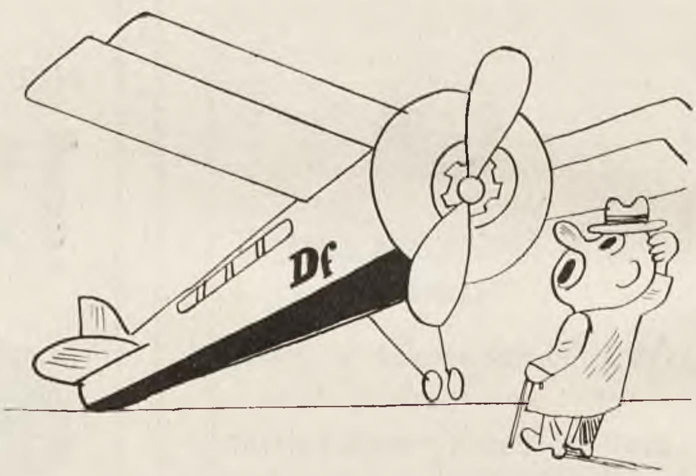
Pan Teofil Zenon Zdzibko
Lubi podróżować szybko.
Więc nie trzeba mówić o tem,
Że wciąż lata samolotem.



Gdy egzotyka mu zbrzydła,
Europy badał skrzydła.
W Rzymie widział piękne loty
Napowietrznej włoskiej floty.



Zwiedza wszelkie obce kraje,
Z ich lotnictwem się poznaje.
Np.: nawet był w Alasce,
Gdzie znają tylko latawce.



Latał także do Berlina,
By oglądać Zeppelina.
Tamże podziw jego budził,
Aeroplan — na sto ludzi.



Latał także i w Meksyku
Na antycznym wprost silniku.
W krainie zwanej Syberją
Latał już maszyną serjo.



Gdy do Polski wrócił zdali,
Wnet do biura L. O. P. P. wali.
Składa złote i groszaki,
Bo wyciągnął morał taki:
Że czem chata jest bogata,
Tem na swój pożytek lata.

Powyższe rysunki wykonał specjalnie dla „Lotu Polskiego" znakomity karykaturzysta, artysta-malarz Zaruba, którego wspaniałe karykatury podziwia cała Polska w Instytucie Propagandy Sztuki przy ul. Królewskiej.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
CZŁONEK F. A. I.
WARSZAWA, KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE Nr. 11.
Adres telegraficzny: *Aeroklub Warszawa.*
Telefon 603-70 Sekretarjat A. R. P.
Telefon 265-95 Komisja Lotn. Sport.

BIULETYN

Nr. 10 (64)
16.IX — 15.X 1932

Przyjęcie członków.

Przyjęci zostali do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej jako członkowie zwyczajni:
Dyr. Jean Tagnard — Warszawa.
Radca Zbigniew Belina-Prażmowski — Warszawa.

Środy Klubowe.

Z dniem 5 października r. b. wznowione zostały w salonach Aeroklubu R. P. „Środy Klubowe“ (Bridge - Bufet), w godzinach od 18-ej do 24-ej.

Wystawa pamiątek po ś. p. por. Żwirce i inż. Wigurze.

W czasie od 16 do 28 października r. b. Aeroklub R. P. urządza na terenie wystawowym przy ul. Bagatela „*Wystawę Pamiątek Lotniczych*“ po ś. p. por. Fr. Żwirce i inż. St. Wigurze.

Dochód z Wystawy przeznaczony na zasilenie Fundacji ku czci ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury oraz na Pomnik Poległych Lotników.

Zjazd F. A. I.

W dniach od 5 do 9 września odbył się w Hadze doroczny Zjazd F. A. I.
Ważniejsze postanowienia Zjazdu podane zostaną w następnym biuletynie.

Otwarcie lotniska w Dębicy.

W dniu 9 października r. b. zostało otwarte do użytku publicznego dla samolotów turystycznych lotnisko w Dębicy, pow. ropczyckiego, wojew. krakowskiego.

Ubezpieczenie statków powietrznych przy locie do Austrji.

Ministerstwo Handlu i Komunikacji Austrji, wydało rozporządzenie, mocą którego statki powietrzne, udające się do Austrji, muszą być ubezpieczone na wypadek szkód wyrządzonych osobom trzecim.

Rekordy międzynarodowe

F. I. A. zatwierdziła następujące nowe rekordy lotnicze:

KLASA C *(Samoloty silnikowe)*

Rekord szybkości na 5.000 klm. (Francja), L. Massotte na samolocie Bleriot-Spad, z silnikiem Hispano-Suiza 500 KM., Ville Sauvage — La Marmogne, dnia 27.VI.1932 r. .... 308 km. 779

SAMOLOTY LEKKIE 2 *kategorja (c. wł. do 280 kg.).*

Rekord długotrwałości lotu (Rumunja), inż. I. Cociasu i G. Grozea. Na samolocie Klemm, z silnikiem Daimler 20 KM.
Bukareszt, dnia 2.VII.1932 r. .... 8 godz. 17 min.

Warszawa, dnia 15 października 1932 r.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(—) *B. J. Kwieciński*
Sekretarz Generalny

LIGA • OBRONY
POWIETRZNEJ • I • PRZECIWGAZOWEJ
BIULETYN

ZARZĄD GŁÓWNY

DO WSZYSTKICH KOMITETÓW WOJEWÓDZKICH L. O. P. P.

Zwyczajne Ogólne Zgromadzenie Programowo-Budżetowe L. O. P. P. odbędzie się dnia 31 października r. b. w Warszawie w sali konferencyjnej Stowarzyszenia Techników (Czackiego 3/5) z następującym porządkiem dziennym:

1. Zagajenie.
2. Wybory Prezydjum Zgromadzenia.
3. Program prac L. O. P. P. i budżet Zarządu Głównego na 1933 r.:
   a) program i budżet Zarządu Głównego,
   b) program Komitetów Wojewódzkich.
4. Wnioski zgłoszone do Zarządu Głównego conajmniej na 2 tygodnie przed terminem Ogólnego Zgromadzenia, w myśl art. 22 § 4 statutu.
5. 10-lecie L. O. P. P.

Początek obrad o godz. 10 rano.

W związku z powyższym terminem wpływ do Zarządu Głównego wniosków na Ogólne Zgromadzenie upłynął dnia 17 października r. b.

Program prac i budżet Zarządu Głównego wysłany został Komitetom na 2 tygodnie przed Zgromadzeniem.

Ponadto Zarząd Główny prosi dla wygody własnej i pp. Delegatów o nadesłanie mu możliwie najwcześniej nazwisk, celem przygotowania kart uczestnictwa, które wydawane będą pp. Delegatom przy wejściu do sali obrad za zgłoszeniem pełnomocnictw.

OKÓLNIK Nr. 98.

Wraz z okólnikiem Nr. 43 z dnia 23 października 1930 roku przesłał Zarząd Główny Komitetom Wojew. wzory preliminarzy budżetowych, opracowane przez specjalną komisję, prosząc o zastosowanie się do przyjętych przepisów o budżetowaniu w L. O. P. P.

Opracowanie wzorów preliminarzy dokonane zostało stosownie do uchwały Ogólnego Zgromadzenia z dnia 31 maja 1930 roku, które wówczas uznało za konieczne usunięcie dostrzeżonych w ciągu lat ubiegłych w nadsyłanych przez niektóre Komitety preliminarzach budżetowych różnego rodzaju usterek, jak: nieodpowiedniego grupowania pozycyj, łączenia różnorodnych wydatków i t. p.

Wobec tego, że w ubiegłym okresie budżetowym nie wszystkie Komitety zastosowały się do przyjętych przepisów i wskazówek, a mianowicie: zupełnego lub częściowego niestosowania się do § 3 art. 10 statutu i obowiązków co do prac programowych, uzgodnionych z czynnikami miarodajnymi, Zarząd Główny, celem zupełnego skoordynowania prac budżetowych w L. O. P. P. usilnie prosi Komitety o przestrzeganie wydanych przepisów i zarządzeń, a w szczególności:

1) realnego opracowywania preliminarzy — w stosunku do przewidywanych wpływów i posiadanej gotówki (niedobór pomiędzy preliminowanymi wpływami a wydatkami,

2) nadsyłanie preliminarzy Zarządowi Głównemu we właściwym terminie, t. j. przed Ogólnemi Zgromadzeniami Komitetów,

3) zamieszczania w pozycji 1-ej wydatków sum statutowo należnych Zarządowi Głównemu, gdyż pozycja ta nie podlega zmniejszeniu nawet w tym wypadku, o ile dany Komitet został przez Zarząd Gł. zwolniony od przekazania całości lub części wpływów — w myśl § 4 art. 10 statutu L. O. P. P.,

4) przestrzegania wskazówek co do preliminowania subwencyj (§ 2 wskazówek)

Do punktu 3-go Zarząd Główny przypomina wyjaśnienia swe, złożone Radzie Głównej na posiedzeniu jej w dniu 8 marca r. b., z których wynikło, że wogóle w tych wypadkach, gdy słabsze finansowo Komitety w trakcie wykonywania swych prac programowych będą potrzebowały subwencyj, to subwencje takie będą mogły być im udzielone bądź pod postacią sumy gotówkowej, bądź spisania zadłużenia, jako subsydjum na ich prace lub pod postacią sprzętu.

Jednocześnie Zarząd Główny przesłał Komitetom Wojew. szematy preliminarzy budżetowych.

DZIESIĘCIOLECIE L. O. P. P.

W roku 1933 przypada 10-lecie naszej organizacji. W związku z powyższem Zarząd Główny L. O. P. P. przygotowuje centralny program uroczystego obchodu 10-lecia. Stosownie do uchwały pp. delegatów Zarządów Komitetów Wojew. L. O. P. P. z dnia 3 b. m. termin uroczystości został wyznaczony na terenie całego Państwa od 14 do 21 maja 1933 r. włącznie.

W związku z powyższem będzie w najbliższym czasie zwołany do Warszawy zjazd pp. delegatów biur Komitetów Woj.

CHWILKI LOTNICZO-GAZOWE.

W związku ze zmianą programów Polskiego Radja, dotychczasowe Chwilki lotnicze oraz komunikaty L. O. P. P. będą wygłaszane począwszy od 16 b. m. pod tytułem „Chwilki lotniczo-gazowe“:

we wtorki od godz. 15.55 do 16.
w piątki od godz. 15.55 do 16.

Przy sposobności Zarząd Główny prosi o nadsyłanie aktualnych tematów z działalności Komitetów.

OSTRZEŻENIE.

Komitet Fundacji ku czci ś. p. por. Fr. Żwirki i ś. p. inż. Stanisława Wigury, pozostający pod przewodnictwem p. ministra komunikacji inż. Michała Butkiewicza, podaje do wiadomości społeczeństwa, że jest jedyną organizacją powołaną do zbierania funduszów na powyższy cel (konto w P. K. O. Nr. 27027).

Jednocześnie Komitet zwraca się do całego społeczeństwa z gorącym apelem, ażeby nie nabywało od osób postronnych fotografij ani odbitek z podobiznami ś.p. por. Żwirki i ś.p. inż. Wigury, oraz nie uczestniczyło w imprezach organizowanych przez osoby niepowołane, gdyż w każdym tego rodzaju wypadku dochód nie wpływa na rzecz Komitetu. Pocztówki i fotografje Komitetu — sprzedają oddziały Wojewódzkie i Powiatowe L. O. P. P., przyczem wyróżniają się one pieczęcią L. O. P. P.

Siedziba Komitetu Fundacji mieści się w Warszawie w biurze Zarządu Głównego L. O. P. P., ul. Wierzbowa 9, telef. 713-11 704-26. Ofiary w Warszawie przyjmuje również Komitet Stołeczny L. O. P. P., ul. Chmielna 27, tel. 732-14, 711-50; Kolejowy L. O. P. P. — gmach Dyrekcji P. K. P., tel. 10-14-64; Warszawski Wojew. Komitet L. O. P. P. — Hoża 21, tel. 8-65-77 i Ośrodek Propagandy L. O. P. P. — Świętokrzyska 12, tel. 533-92, oraz redakcje pism.

Na prowincji ofiary przyjmują Wojewódzkie i Powiatowe Oddziały L. O. P. P. oraz redakcje pism.

Za Komitet:
(—) *Dr. Z. Martynowicz*
prezes Zarz. Gł. L. O. P. P.

OŚRODEK PROPAGANDOWY ZARZ. GŁ. L. O. P. P.

Stosownie do biuletynu, ogłoszonego w poprzednim numerze (wrześniowym), nowootwarty Ośrodek Propagandy Zarządu Głównego L. O. P. P. przy ul. Świętokrzyskiej 12, zawiadamia niniejszem, że można otrzymać na miejscu całkowity sprzęt modelarski, wydawnictwa oraz sprzęt przeciwgazowy, maski strażackie i przemysłowe. Na uwagę zasługują maseczki pyłochłonne, ponieważ są bardzo tanie, lekkie i wygodne w użyciu.

OGŁOSZENIE.

Ośrodek Propagandy Zarządu Głównego L. O. P. P. przy ul. Świętokrzyskiej 12, posiada na składzie całkowity sprzęt przeciwgazowy, potrzebny tak dla przemysłu jak dla straży pożarnych oraz ludności cywilnej.

Plenarne posiedzenie Komitetu Fundacji ku czci ś. p. por. Żwirki i inż. St. Wigury

W dniu 3 b. m. odbyło się plenarne posiedzenie Komitetu Fundacji ku czci ś. p. por. Fr. Żwirki i inż. St. Wigury, pod przewodnictwem Pana Min. Komunikacji inż. Budkiewicza przy udziale prezydjów Zarządu Głównego L. O. P. P., Zarządu Gł. Aeroklubu R. P., przedstawicieli Komitetów Wojew. L. O. P. P. oraz aeroklubów prowincjonalnych, na którem rozpatrywane były następujące sprawy:

1) ufundowanie kapitału, którego odsetki będzie pobierać wdowa po ś. p. por. Żwirce, celem zapewnienia wychowania i wykształcenia pozostałego syna,

2) ufundowanie kapitału na stypendjum im. ś. p. inż. St. Wigury,

3) budowanie samolotów polskich na zawody międzynarodowe w r. 1934. Wreszcie w razie trwania komitetu poza r. 1934 na cele konstrukcyj nowych samolotów, motorów i na rozwój lotnictwa sportowego.

W związku z tem powołano komitet wykonawczy z p. prezesem dr. Martynowiczem na czele.

Po rozpatrzeniu szeregu wniosków Komitetów Wojew. L. O. P. P. oraz spraw związanych z Challenge'm 1934 r. obrady zakończono.

PRZEMÓWIENIE P. MINISTRA KOMUNIKACJI, inż. M. BUTKIEWICZA

wygłoszone na posiedzeniu „Komitetu Fundacji ku czci ś. p. por. Żwirki i ś. p. inż. Wigury".

Zwycięstwo por. Żwirki i inż. Wigury i ich tragiczna śmierć, wznowiły w Narodzie Polskim ideę naszego młodego lotnictwa.

Od pierwszych dni naszej niepodległości społeczeństwo polskie jest świadkiem, jak nasze młode pokolenie toczy zaciętą i nieubłaganą walkę o zdobycie przestworzy powietrznych.

Dziesiątki, setki naszych młodych obywateli składają swe życie w ofierze dla tej idei, którą jest prawo Polski do panowania w przestworzach narówni z innemi narodami.

Zwycięstwo por. Żwirki i inż. Wigury to tylko jaśniejsza chwila, zapowiedź ostatecznego sukcesu.

Ich śmierć, to dalszy ciąg walki do opanowania żywiołu powietrznego przez polskiego ducha twórczego.

W obecnym Komitecie widzę jeszcze jedną placówkę, która winna dostarczyć środków pierwszym szeregom walczących i zapewnić byt rodzinom ofiar.

Wierzę, że społeczeństwo polskie udzieli nam środków na doprowadzenie rozpoczętego dzieła aż do ostatecznego zwycięstwa.

Otwierając posiedzenie Komitetu proponuję uczcić przez powstanie pamięć poległych lotników, którzy złożyli swe życie w ofierze dla idei Wielkiego Polskiego Lotnictwa.

PRZEMÓWIENIE P. Płk. CZESŁAWA FILIPOWICZA, SZEFA DEP. LOTNICTWA CYWILNEGO MIN. KOMUNIKACJI

wygłoszone na posiedzeniu „Komitetu Fundacji ku czci ś. p. por. Żwirki i ś. p. inż. Wigury".

Challenge International des avions de Tourisme są to międzynarodowe zawody samolotów turystycznych, zainicjowane przez Aeroklub francuski o przechodnią nagrodę ofiarowaną przez tenże Aeroklub. Nagroda przechodzi na własność Aeroklubu tego państwa, którego lotnicy zdobędą ją trzykrotnie.

Stosownie do regulaminu, organizatorem zawodów jest państwo, które zdobywa nagrodę.

Była ona zdobyta dwukrotnie przez Niemców. Obecnie zdobyli ją nasi lotnicy i wobec tego w roku 1934 będziemy musieli zorganizować te zawody w Polsce.

W roku bieżącym wygotowaliśmy do zawodów sześć samolotów.

Koszty naszego udziału wyniosły około 650.000 zł., pokrytych: 100.000 zł. L. O. P. P., 40.000 zł. częściowo składkami, częściowo bezinteresowną pracą pracowników Polskich Linij Lotniczych „Lot", którzy zbudowali jeden samolot RWD 6.

Muszę tutaj podkreślić pośredni udział L. O. P. P., która budową Instytutu Aerodynamicznego oraz warsztatów doświadczalnych Sekcji Studentów Politechniki Warszawskiej przyczyniła się do tak pięknego rozwoju polskiej myśli twórczej na polu lotnictwa. W szczególności należy wymienić Komitet Stołeczny i kolejarza polskiego, który swemi regularnemi składkami dali gros funduszy na te cele.

Aeroklub Rzeczypospolitej włożył ogrom bezinteresownej pracy w przygotowanie organizacji naszego udziału i etapów okrężnego lotu europejskiego, biegnącego przez terytorjum Polski.

Dzielnie mu w tem pomagały Aerokluby Warszawski i Krakowski.

Ponadto organizując etapy Challenge'u w Warszawie i Krakowie Aeroklub Warszawski przyniósł nam duże doświadczenie organizacyjne międzynarodowemi zawodami lotniczemi, które odbyły się w Warszawie, a które ponadto dały kwotę kilkunastu tysięcy, przeznaczonych na udział nasz w zawodach.

Resztę kwoty naszego udziału, t. j. około pół miljona zł. pokryły Ministerstwa Komunikacji i Spraw Wojskowych.

Obecnie stoimy wobec trudniejszego zadania. Jesteśmy zdobywcami I-ej nagrody i organizatorami zawodów.

Według informacyj, które otrzymałem od Niemców, udział ich w zawodach z budową nowych samolotów kosztował około 3 miljonów marek.

Według moich obliczeń potrzebna kwota wyniesie około półtora miljona złotych które społeczeństwo polskie musi nam dostarczyć, ażeby można było uczcić pamięć poległych i nadal kontynuować dzieło, dla którego ponieśli w ofierze prócz swych trudów i swoje życie.

Ażeby móc nadal kontynuować tak świetnie zapowiadający się rozwój polskiego lotnictwa turystycznego i sportowego, ażeby móc walczyć o zatrzymanie nagrody zdobytej przez por. Żwirkę i inż. Wigurę, co powinno być dla nas najwyższym nakazem, albowiem w ten sposób najlepiej uczcimy ich pamięć.

Dla zrealizowania więc naszych zamierzeń musimy znaleźć konieczne i wystarczające na to środki.

POSIEDZENIE CENTRALNEGO KOMITETU WYKONAWCZEGO FUNDACJI KU CZCI ś. p. por. ŻWIRKI i inż. WIGURY.

W dniu 10 b. m. odbyło się posiedzenie Centr. Komitetu Wykonawczego Fundacji ku czci ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury, na którem ukonstytuowało się Prezydjum w następującym składzie: prezes dr. Z. Martynowicz, wiceprezes płk. C. Filipowicz, sekretarz pos. Rudowski, skarbnik insp. Nowodworski.

Komitet załatwił szereg spraw bieżących, oraz przystąpił do wzmożonej akcji zbierania funduszów na cele Fundacji.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

KURS OBRONY PRZECIWGAZOWEJ DLA FABRYCZYNYCH DRUŻYN ODKAŻAJ.

Dnia 2 października r. b. na terenie strzelnicy Bractwa Strzelców Kurkowych na dawnym forcie szczęśliwieckim pod Warszawą odbyła się uroczystość rozdania świadectw absolwentom kursu dla komendantów drużyn odkażających przy zakładach przemysłowych województwa warszawskiego.

Kurs trwał 2 tygodnie, przyczem zajęcia praktyczne stanowiły połowę programu kursu. O poziomie kursu świadczy fakt, że na 45 uczestników kursu zdało egzaminy 39.

Kurs przeprowadzony został staraniem Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P., przy wybitnem poparciu p. wojewody warszawskiego inż. Stanisława Twardo.

Przed rozdaniem świadectw urządzone było ćwiczenie pokazowe pracy drużyny w warunkach bojowych, które wykazało sumienne wyszkolenie absolwentów i dokładną znajomość przedmiotu.

W uroczystości zakończenia kursu wzięli udział przedstawiciele Ministerstw: Spr. Wewn., Przemysłu i Handlu, Spraw Wojskowych, Warszawskiego Urzędu Wojewódzkiego, L. O. P. P., dyrekcyj poszczególnych zakładów przemysłowych, oraz grono zaproszonych gości.

Wręczenia świadectw dokonał komisarz Warszawskiego Komitetu Wojew. L. O. P. P. z ramienia Zarządu Głównego L. O. P. P. płk. inż. Kazimierz Moniuszko, który w krótkiem a serdecznem przemówieniu podziękował władzom państwowym i przemysłowi za pomoc w organizacji kursu, oraz absolwentom za ofiarną i wytrwałą pracę na kursie. Następnie przemawiał w imieniu niemogącego przybyć p. wojewody płk. Michał Terlecki, nacz. wydz wojsk. Warsz. Urzędu Wojew.

W odpowiedzi na oba te przemówienia, imieniem absolwentów kursu podziękował p. Hellman, wyrażając gotowość ofiarnej pracy na rzecz społeczeństwa.

Kurs ten był jednym z etapów pracy Warszawskiego Komitetu Wojew. L. O. P. P. w dziedzinie obrony przeciwlotniczo-gazowej, którą Komitet prowadzi w szybkiem tempie, mimo spowodowanych ogólnym kryzysem trudnych warunków finansowych.

KRAKÓW ZŁOŻYŁ HOŁD PAMIĘCI POR. ŻWIRKI I INŻ. WIGURY

Dnia 25 września r. b. złożył Kraków spontaniczną manifestacją hołd pamięci zasłużonych bohaterów powietrznych por. Żwirki i inż. Wigury, w której wzięły udział nieprzebrane tłumy publiczności.

Uroczystości odbyły się staraniem Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P.

O godz. 10 rano odprawił na Wawelu w katedrze ks. infułat Ślepicki z asystą uroczystą mszę św., podczas której podniosłe kazanie wygłosił ks. Ferdynand Machay.

O godz. 12 odbyła się na dziedzińcu arkadowym na Wawelu wspaniała akademja ku czci bohaterów przestworzy pod artystycznem kierownictwem dyr. teatru Słowackiego, Osterwy. Akademję rozpoczął marsz żałobny Szopena, odegrany przez reprez. orkiestrę kolejową, poczem wygłosił przemówienie prof. Szyszko, oddając hołd imieniem Krakowa na prastarem miejscu „świętem świętych" — królewskim Wawelu cieniom i pamięci bohaterskich lotników, w których zwycięstwie po latach niewoli ujawnił się genjusz narodu!

Nastąpiła jedna minuta milczenia, poczem chór Echa pod batutą dyr. Walleck-Walewskiego odśpiewał „Orzeł Biały" — Chlondowskiego. Zkolei wygłosili deklamacje artyści teatru miejskiego: p. Karbowski „Ostatnie Echa" Staffa, p. Solarski „Śmierć zwycięzcy" Zechentera, p. Białkowski „Los złączył nas razem" Janczyka. Następnie chór Echa odśpiewał „Kosiarz" Galla, poczem orkiestra reprez. kolejowa odegrała „Marsz Pretorjanów" Nowowiejskiego.

Mjr. pil. Wojtyga przedstawił w swem przemówieniu doniosłość i znaczenie czynu zwycięskiego polskich lotników, dyr. Osterwa w przepięknym porywającym wierszu p. Gamskiej-Łempickiej „Pojedynek ze śmiercią" oddał z wielką potęgą i mocą wymowy i słowa wielkie zwycięstwo i bohaterską śmierć ś. p. por. Żwirki i ś. p. inż. Wigury, poczem chór dzieci krakowskich pieśnią oddał hołd poległym lotnikom.

Imieniem młodzieży akademickiej przemówił p. Szpaczyński, porównując triumf lotników polskich do największych zwycięstw na polach bitew, który postawił ich na piedestale bohaterskim, a śmierć taka „to siła — to dzielność — to nieśmiertelność i woła potężnym głosem, że Polska jest, że żyje...", poczem orkiestra odegrała hymn „Jeszcze Polska nie zginęła", który obecni wysłuchali, stojąc w podniosłem skupieniu.

Na uroczystości i akademję przybyli: woj. dr. Kwaśniewski, ks. metropolita Sapieha, prezydent miasta Belina-Prażmowski, imieniem Akademji Umiejętności i Uniwersytetu prof. Ciechanowski i Siedlecki, prezes sądu apel. Parylewicz, w imieniu d-cy O. K. V. gen. Smorawiński, prezes syndykatu dziennikarzy krakowskich dr. Flach, prezes izby skarbowej Greger, płk. Mond, płk. Piasecki, d-ca 2 p. lot. ppłk. Lewandowski, przedstawiciele wszystkich związków niepodległościowych organizacyj wojskowych, p. w. młodzieży, oraz weterani z powstań narodowych i licznie reprezentowany korpus oficerski garnizonu krakowskiego. Cała uroczystość była transmitowana przez Radjo Polskie i megafony Illustr. Kurjera Codziennego.

Wstęp na akademję był wolny, zbierano tylko dobrowolne ofiary do urn na Wawelu i w mieście na fundusz imienia Żwirki i Wigury.

Na dziedzińcu arkadowym stał wspaniały srebrny samolot, lśniący w blaskach słońca, dookoła płonęły znicze, ku chwale tych, co nieśmiertelnym czynem przeszli do historji narodu.

WYNIKI SZTAFETOWEGO RAIDU

W dniach 17 i 18 września odbyły się zawody lotniczo-sportowe, zorganizowane przez Aeroklub Krakowski: sztafetowy raid i Lot południ.-zachodn. Polski.

Do zawodów zgłoszonych zostało 11 samolotów, w tem z ramienia Aeroklubu R. P. 2, Aeroklubu Krakowskiego 4, Aeroklubu Śląskiego 3, Aeroklubu Lubelskiego 1, Aeroklubu Gdańskiego 1, Aeroklub Warszawski nie wziął udziału w zawodach, wysyłając tylko w charakterze towarzyskim delegację złożoną z 2 samolotów z p. Iwanowskim i Jagoszewskim.

Imieniem Aeroklubu R. P. przybył mjr. Adam Wojtyga, z ramienia Dep. Aero. M. S. Wojsk. kpt. pil. Stanisław Skarżyński.

Do zawodów stanęło 7 samolotów i zostało skwalifikowanych.

Raid sztafetowy lotniczo-samochodowo-motocyklowy odbył się w dniu 17 września na trasie Kraków — Nowy Sącz — Nowy Targ — Zakopane—Nowy Targ, wzięło w nim udział 7 sztafet. Samoloty wystartowały z Krakowa w dniu 17 września o godz. 13-ej do Nowego Sącza, skąd samochody przewiozły znaki sztafetowe do Nowego Targu. Z Nowego Targu z powrotem samoloty odebrały znaki swych sztafet i rzuciły je w Zakopanem, skąd motocykliści przewieźli je do Nowego Targu, gdzie nastąpiło zakończenie raidu i klasyfikacja zawodników, przyczem uwzględniony został najlepszy czas sztafet od wystartowania z Krakowa do złożenia znaków w Nowym Targu przez motocyklistów. W tej konkurencji piloci w wynikach swoich uzależnieni zostali od kierowców samochodowych i motocyklistów, jakich do sztafet swych wylosowali.

Wyniki raidu sztafetowego są następujące: *pierwsze miejsce* — sztafeta Nr. 5 Sattel, Aeroklub Śląski, kierowca samochodu Ripper Wilhelm na Lancii, motocyklista Hennel Józef na Matchlessie, czas 3 godz. 4 min. 5 sek.; *drugie miejsce* — sztafeta Nr. 7, Krok Tadeusz, Aeroklub Krakowski, kierowca samochodu Lanc Marjan na Bugattim, motocyklista Damski Tadeusz na Harleyu; *trzecie miejsce* — sztafeta Nr. 2, Kołaczkowski Wojciech, Aeroklub Lubelski, kierowca samochodu Bukowski Józef na Fiacie, motocyklista Woyda Władysław na B. S. A.; *czwarte miejsce* — sztafeta Nr. 1, Sido Józef, Aeroklub Krakowski, kierowca samochodu Reder Wilhelm na Tatrze, motocyklista Uznański Adam na B. S. A.; *piąte miejsce* — sztafeta Nr. 6, Chałupnik Wiktor, Aeroklub Krakowski, kierowca samochodu Fischer Józef na Fordzie, motocyklista Brigg Artur na Arielu; *szóste miejsce* — Sopora Jan, Aeroklub Śląski, kierowca samochodu inż. Zieleniewski Edmund na Graham, motocyklista Doening Oskar na Arielu; *siódme miejsce* — Badloń Eryk, Aeroklub Śląski, kierowca samochodu Rein Artur na Lancii, motocyklista Jabłoński Michał na Royal. Sztafeta zdobywająca I-e miejsce otrzymała złote żetony, II-gie miejsce — srebrne, III miejsce — bronzowe żetony, wszyscy uczestnicy pamiątkowe plakiety.

IV Lot południowo-zachodniej Polski i Zlot Podhalański im. por. Żwirki obejmował: a) przelot z uwzględnieniem regularności na trasie: Kraków — Mielec — Nowy Sącz — Nowy Targ — Bielsko — Katowice — Częstochowa — Kraków — 539 km. z lądowaniem we wszystkich miejscowościach oprócz Bielska, gdzie nastąpiło zrzucenie meldunku, b) zlot do Nowego Targu, c) próbę krótkości startu i 4) próbę krótkości lądowania.

Samolotyt biorące udział w zawodach wystartowały z Krakowa o godz. 7 w dn. 18 września, lądując z powrotem po 2-godzinnym postoju w Katowicach między godz. 13 a 14 po poł. w Krakowie, poczem odbyły się próby sprawności technicznej.

Wyniki zawodów są następujące: I-sze miejsce Sattel Leonard, Aeroklub Śląski, de Havilland Moth, 714.5 pkt., II miejsce Krok Tadeusz, Aeroklub Krakowski, RWD 4, 663,4 pkt.; III miejsce Sopora Jan, Aeroklub Śląski, RWD 4, 632,5 pkt.; IV miejsce Chałupnik Wiktor, Aeroklub Krakowski, PZL 5, 623,5 pkt.; V miejsce Sido Józef, Aeroklub Krakowski, S.2, 612,4 pkt.; VI miejsce Sakloń Eryk, Aeroklub Śląski, PZL 5, 583,4 pkt.; VII miejsce Kołaczkowski Wojciech, Aeroklub Lubelski, LKL. 2, 228 pkt. Ekipa śląska zdobyła 643 pkt., krakowska 638 pkt. Rozdania nagród dokonał w lokalu klubu na lotnisku w Rakowicach prezes inż. Bobkowski Aleksander w obecności prezydenta miasta Krakowa Beliny-Prażmowskiego i zastępcy d-cy O. K. V. gen. Smorawińskiego oraz przedstawicieli L. O. P. P. i Klubów.

Przechodnią nagrodę imienia por. Żwirki dla Klubu zwycięskiego w locie południowo-zachodniej Polski zdobył po raz pierwszy p. Sattel dla Aeroklubu Śląskiego. Nagrodę p. Ministra Komunikacji dla klubu za najlepsze wyniki zdobyli: 600 zł. p. Sattel dla Aeroklubu Śląskiego, 500 zł. p. Krok dla Aeroklubu Krakowskiego, 400 zł. p. Kołaczkowski dla Aeroklubu Lubelskiego. Nagrodę przechodnią Komitetu Wojew. L. O. P. P. w Krakowie — postać zwycięzcy w bronzie — zdobytą w r. 1930 i 1931 przez Aeroklub Warszawski, zdobył p. Krok za najlepszą średnią szybkość.

Nagrodę dla najlepszego zawodnika krakowskiego — puhar, dar Komitetu Kolejowego L. O. P. P. krakowskiego zdobył p. Krok Tadeusz. Nagrodę Komitetu Powiatowego L. O. P. P. w Nowym Sączu — sygnet, za najlepszą regularność na trasie Nowy Sącz — Nowy Targ — narazie nie rozstrzygnięto, wynik będzie podany. Nagrodę Miejskiego Komitetu L. O. P. P. w Krakowie, mającą być zakupioną, zdobył p. Kołaczkowski z Aeroklubu Lubelskiego za najkrótszy start 85 m.

Nagrodę prezydenta miasta Katowic dr. Kucura — neceser podróżny dla najlepszego zawodnika śląskiego — zdobył p. Sattel. Nagrodę Komitetu L. O. P. P. Śląskiego dla II-go najlepszego zawodnika śląskiego — papierośnicę srebrną — zdobył p. Sopora. Nagrodę p. Ciszewskiego, dyrektora Zakładów Hohenlohe — zegarek srebrny — otrzymał p. Sido za lądowanie. Nagrodę Wojew. Komitetu Kieleckiego L. O. P. P., mającą się zakupić, przyznano p. Chałupnikowi za start.

Nagrodę Komitetu Wojew. L. O. P. P. w Krakowie na rok 1932, mającą się zakupić, (200 zł.) przyznano jako nagrodę pocieszenia p. Sadloniowi z Aeroklubu Śląskiego. Nagrodę im. kpt.pil. Długoszewskiego, ufundowaną przez żonę dla zawodnika, którego prześladował największy pech, przyznano p. Kołaczkowskiemu z Aeroklubu Lubelskiego.

Dwie nagrody przechodnie z r. 1931: pierwszą — postać bronzowa lwa na malachicie — dar Śląskiego Wojew. Komitetu L. O. P. P., zdobytą w r. 1930 i 1931 przez Aeroklub Warszawski za najlepszą szybkość, nie rozgrywano w r. bież., jak również drugą — puhar, dar Komitetu L.

O. P. P. w Krakowie, zdobytą w r. 1931 przez Aeroklub Śląski, za najlepszą wysokość.

POKAZ WZLOTU SZYBOWCA.

Po uroczystościach oficjalnych odbył się pokaz wzlotu szybowca, holowanego za samochodem oraz loty popisowe i pasażerskie na samolotach aeroklubów lotniczych.

Na uroczystość przybyli: woj. dr. Kwaśniewski, prezes Komitetu Woj. Krakowskiego, wiceprezesi: gen. Narbut Łuczyński, d-ca O. K. V., dr. Kesler, sekretarz mjr. dr. Michalik, prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. dr. Martynowicz, z ramienia Dep. Lotnictwa Cywilnego Min. Komunikacji rad. Adamowicz, prezes Zw. Strzeleckiego Okr. krak. dr. Kaplicki, ppłk. pil. Lewandowski, d-ca 2 p. lot. z Krakowa, inż. Orłowicz imieniem Dyr. Kolei Krak., Aeroklubu Krakowskiego i Komitetu L. O. P. P. Kolejowego, p. Prochownik z ramienia Kolejowego P. W., dr. Skrzyński Miejskiego Komitetu L. O. P. P. w Krakowie, ppłk. Broniowski, d-ca 16 p. p. z Tarnowa, rtm. Wyrzykowski z miejscowego 5 p. s. k., starosta ropczycki T. Celewicz, wizytator Horbacki i inni.

Z Aeroklubu Krakowskiego przylecieli na RWD. 4. Sołtykowski i Sendorek, na PZL. 5. Chałupnik z inż. Orłowiczem, na PZL. 5 dr. Piotrowski z Dusikiem.

Z Aeroklubu Lwowskiego: p. Olszewska na RWD. 4., z Aeroklubu Śląskiego: por. Gaździk z Daszewskim. Z 2 p. lotn. z Krakowa samoloty, które wykonały podczas uroczystości piękne loty pokazowe.

Powstanie lotniska turystycznego w Dębicy — to dalsze fundamenty pod rozwój lotnictwa polskiego i turystyki lotniczej, mających w L. O. P. P. najdzielniejszych pionierów.

(dr. K. M.)

UROCZYSTE OTWARCIE LOTNISKA TURYSTYCZNEGO W DĘBICY.

Dzięki akcji Woj. Komitetu L. O. P. P. w Krakowie, powstało od r. 1930 na terenie wojew. krakowskiego szereg lotnisk turystycznych, których celem jest rozwój turystyki powietrznej, za czem idzie rozwój lotnictwa sportowego oraz zapewnienie sprawnego działania lotnictwa komunikacyjnego i wojskowego.

Dnia 9 października b. r. święciła Dębica wielką uroczystość poświęcenia i otwarcia lotniska turystycznego, które powstało dzięki usilnej pracy miejscowego Komitetu L. O. P. P. z prezesem ks. Kopernickim na czele, przy wydatnej ofiarności całego społeczeństwa miejscowego, oraz pomocy Komitetu Wojewódzkiego i władz wojskowych.

Lotnisko położone jest na placu ćwiczeń wojskowych — błoniach, tuż za miastem, w pobliżu głównej szosy i stacji kolejowej, może być rozszerzone na lotnisko komunikacyjne a w chwili obecnej pozwala lądować wszelkim samolotom komunikacyjnym i wojskowym, leży na ważnej linji powietrznej Kraków — Lwów, a stąd przedstawia wielkie znaczenie dla lotnictwa komunikacyjnego i wojskowego.

Na uroczystość przybyły tysiączne rzesze ludności miejskiej z Dębicy, Ropczyc oraz okolicznych wsi w liczbie około 8.000 w tem blisko 2.000 młodzieży szkolnej. Uroczystość rozpoczęła się mszą św. polową, którą odprawił ks. dziekan Zapała z Krakowa. Po nabożeństwie odbyła się ceremonja poświęcenia lotniska przez ks. Kopernickiego, oraz uroczyste otwarcie lotniska, którego dokonał wojew. dr. Kwaśniewski, przecinając symboliczną wstęgę, poczem poświęcono szybowiec szkolny, zbudowany w warsztatach Koła L. O. P. P. młodzieży gimnazjalnej, pod przewodnictwem niestrudzonego dyrektora gimnazjum ks. Kotfisa. Następnie przemówił do zebranych ks. dziekan Kopernicki, prezes miejscowego Koła L. O. P. P., podnosząc wielką ofiarność społeczeństwa całego na rzecz budowy lotniska i wielkie zrozumienie patrjotyczne ludności dla obrony powietrznej Państwa i rozwoju polskiego lotnictwa. Zakończył okrzykiem na cześć Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, Jej Włodarza, Prezydenta Państwa Ignacego Mościckiego, i Pierwszego Marszałka, Wodza Narodu, Józefa Piłsudskiego, poczem starosta z Ropczyc p. T. Celewicz, oddał lotnisko p. wojewodzie krakowskiemu dr. Kwaśniewskiemu i d-cy O. K. V. gen. Łuczyńskiemu do użytku lotnictwa cywilnego i wojskowego.

Imieniem Zarządu Głównego L. O. P. P. w Warszawie przemówił prezes dr. Martynowicz — podnosząc wielkie wysiłki i pracę L. O. P. P., w której szeregach pracujący obywatele dotychczas sumą 40 miljonów złotych, składających się ze składek groszowych, budują potężne fundamenta pod obronę powietrzną i przeciwgazową Państwa i rozwój lotnictwa polskiego i złożył podziękowanie i uznanie miejscowej ludności za wybitną ofiarność i pracę, które przyczyniły się do powstania lotniska w Dębicy.

Na zakończenie przemawiał imieniem miasta burmistrz dr. Nagawiecki, składając zapewnienie troski i opieki nad nowo powstałem lotniskiem, poczem sekretarz Komitetu Woj. Krakowskiego, mjr. dr. Michalik odczytał szereg depesz i pism gratulacyjnych, nadeszłych z całego kraju od zarządów L. O. P. P., klubów lotniczych oraz instytucyj państwowych i społecznych.

NABOŻEŃSTWA ŻAŁOBNE W LUBLINIE I NA TERENIE WOJEWÓDZTWA

Staraniem Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. i Lubelskiego Klubu Lotniczego, w dniu 14 września r. b. odbyło się w Katedrze lubelskiej uroczyste nabożeństwo żałobne, za dusze tragicznie zmarłych ś.p. por. Żwirko i inż. Wigury.

W nabożeństwie wzięli udział przedstawiciele władz z p. woj. Świdzińskim i zast. d-cy O. K. II płk. dypl. Iwanowskim na czele, Zarząd Komitetu Wojew. L. O. P. P. i Zarząd Lubelskiego Klubu Lotniczego, liczne delegacje związków, stowarzyszeń i organizacyj ze sztandarami, młodzież szkolna, tysiączne rzesze mieszkańców Lublina.

Pozatem na nabożeństwo przybyła z Lublina delegacja Oficerów z Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa z Dęblina.

Przy katafalku tonącym w powodzi światła i zieleni straż honorową pełnili podoficerowie garnizonu lubelskiego. Podniosłe przemówienie okolicznościowe wygłosił ks. kanonik Krasuski. W pięknych słowach świetny kaznodzieja podkreślił tragedję, jaką przeżyła Polska wskutek nieoczekiwanej śmierci dwuch najznakomitszych pionierów lotnictwa polskiego, wyrażając nadzieję, że społeczeństwo polskie przejmie w spuściźnie przypieczętowany krwią testament obu zgasłych bohaterów, którzy życie całe poświęcili dla idei uskrzydlenia Polski.

Po nabożeństwie zgromadzeni na nabożeństwie wśród podniosłego nastroju odśpiewali hymn „Boże coś Polskę".

W czasie nabożeństwa pienia religijne wykonał chór Lubelskiego Klubu Lotniczego, oraz soliści. Jednocześnie na terenie województwa lubelskiego odbyły się podobne nabożeństwa, organizowane przez Komitety Powiatowe L. O. P. P.

Szczególnie uroczyście wypadły nabożeństwa żałobne w Zamościu i Janowie Lubelskim. W nabożeństwach tych wzięły udział tłumy ludności miejscowej i okolicznej, przedstawiciele władz oraz młodzież szkolna.

Symboliczne trumny wszędzie zasypane były kwiatami i licznemi wieńcami, złożonemi przez ludność i młodzież szkolną. W dniu pogrzebu ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury w Lublinie i na terenie całego województwa wywieszone były flagi narodowe opuszczone do połowy masztu, gmachy rządowe i wiele prywatnych wywiesiły chorągwie żałobne.

KURS OBRONY PRZECIWGAZOWEJ DLA SOKOŁA ŻEŃSKIEGO.

W okresie letnim w Kozłówce pod Lubartowem odbywało się szereg związkowych kursów dla sokolic z całej Polski, przyczem dzięki uprzejmości kierowniczki tych kursów hr. Jadwigi Zamoyskiej, Komitet Wojewódzki L. O. P. P. na kursach tych zorganizował szereg wykładów informacyjnych i ćwiczeń z dziedziny obrony przeciwgazowej.

Z ramienia Komitetu Wojewódzkiego wykłady i ćwiczenia przeprowadził inspektor Radomski. Uczestniczki kursu zapoznały się z ogólnemi zasadami obrony indywidualnej i zbiorowej oraz przeszły przez komorę gazową. Wykłady i ćwiczenia cieszyły się wielkiem zainteresowaniem.

KURSY PROPAGANDOWE DLA SOŁTYSÓW.

Celem popularyzacji celów i zadań L. O. P. P. wśród ludności wiejskiej Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Lublinie w porozumieniu z władzami administracyjnemi, organizuje szereg kursów informacyjnych na terenie województwa lubelskiego dla sołtysów z poszczególnych powiatów.

Kursy te odbywają się w czasie okresowych zebrań sołtysów w poszczególnych gminach i prowadzone są przez instruktorów powiatowych o. p. l. g. Komitetu Wojewódzkiego.

W okresie letnim kursy takie odbyły się na terenie gmin powiatu garwolińskiego i janowskiego, wywołując duże zainteresowanie ze strony słuchaczy, w rezultacie czego sołtysi zgłosili swe przystąpienia na członków L. O. P. P. obiecując jednocześnie jednanie członków na terenie swych wsi.

Jak dotąd rezultaty przeprowadzonych kursów dają bardzo dobre wyniki. Kursy znakomicie przyczyniają się do uświadomienia ludności wiejskiej o celach i zadaniach L. O. P. P. oraz o zasadach obrony przeciwgazowej. W okresie jesiennym wspomniane kursy będą prowadzone w dalszym ciągu w pozostałych powiatach.

KURSY DLA OBSAD POSTERUNKÓW OBS.-MELD.

Komitet Wojewódzki L. O. P. P. rozpoczął wyszkolenie obsad posterunków obs.-meld. na terenie O. K. IX, wchodzących w skład województwa lubelskiego.

Kursy te prowadzone są przez instruktorów powiatowych o. p. l. g. i pozostają w łączności z ogólnym programem wyszkolenia obs.-meld. na terenie województwa lubelskiego.

KOMITETY POWIATOWE

AKADEMJA ŻAŁOBNA W DROHOBYCZU KU CZCI ś. p. ŻWIRKI i WIGURY

Dnia 20 września o godz. 19 w sali „Sokoła" odbyła się akademja żałobna ku czci ś. p. por. Żwirki i ś. p. inż. Wigury. Na program akademji złożyły się: pieśń Galla „Kosiarze" odśpiewał chór „Echa", przemówienie żałobne wygłosił wiceprezes L. O. P. P. dr. Knopf, modlitwę „Caro mio ben" odśpiewała dyr. J. Czajkowa, deklamację „Śmierć zwycięzcy" wygłosił p. E. Korczyński, Czajkowskiego „Chanson triste" i „Marzenia" Schumana wykonał na skrzypcach inż. R. Durkalec, a na zakończenie „Wieniec pieśni polskich" odśpiewał chór „Echa".

ŚWIĘTOCHŁOWICE KU CZCI ś. p. por. ŻWIRKI i ś. p. inż. WIGURY.

Dnia 25 września r. b. odbyło się staraniem miejscowego Komitetu L. O. P. P. nabożeństwo za dusze ś. p. por. Żwirki i ś. p. inż. Wigury. W nabożeństwie wzięło udział miejscowe obywatelstwo z młodzieżą szkolną. Na nabożeństwo przybyli przedstawiciele władz z p. starostą Szalińskim, wicestarostą dr. Olszewskim, nacz. gm. Polakiem, kom. pol. Bargłem, dalej kierownicy szkół i nauczycielstwo. Nadto poszczególne związki wysłały swoje delegacje ze sztandarami.

Po nabożeństwie miejscowe koło L. O. P. P. urządziło w sali p. Kupczyka uroczyste zebranie członków. Okolicznościowy referat wygłosił kierownik szkoły p. Świtała, który w krótkim zarysie przedstawił zebranym zasługi tragicznie zmarłych naszych lotników. Na apel referenta wszyscy jednogłośnie zgodzili się zebrać datki na wybudowanie pomnika, poruczając sprawę tę zarządowi, który zajmie się zbieraniem dobrowolnych ofiar. Jednocześnie uchwalono zwrócić się do rady gminnej z propozycją nazwania jednej z miejscowych ulic, wzgl. placów imieniem naszych lotników.

NABOŻEŃSTWO KU CZCI POLEGŁYCH LOTNIKÓW W BIELSKU PODLASKIM.

Staraniem Powiat. Komitetu L. O. P. P. w Bielsku Podl. dnia 15 września b. r. w dniu pogrzebu ś. p. por. Żwirki i ś. p. inż. Wigury odbyło się uroczyste nabożeństwo w kościele parafjalnym za spokój duszy ś. p. por. Franciszka Żwirki i ś. p. inż. Stanisława Wigury.

Na nabożeństwie byli obecni przedstawiciele władz państwowych, samorządowych, Zarządu L. O. P. P., instytucyj społecznych, młodzież szkolna i tłumy mieszkańców miasta i okolicznych wsi.

Równocześnie Zarząd Powiat. Komitetu L. O. P. P. w Bielsku Podl. zwrócił się do magistratu m. Bielska Podl. z prośbą o nadanie nazwy jednej z ulic miasta imienia por. Żwirki i inż. Wigury.

Z DZIAŁALNOŚCI KOMITETU POWIAT. L. O. P. P. W ŚWIECIU n/W.

Z inicjatywy Komitetu Powiatowego odbyło się w piątek 17 września r. b. nabożeństwo żałobne ku czci naszych bohaterów przestworza: ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury. Nabożeństwo w kościele poklasztornym odprawił ks. kapelan Raszkowski przy gremjalnym udziale członków Komitetu Pow. L. O. P. P., przedstawicieli władz, delegacyj towarzystw ze sztandarami, dziatwy szkół wraz z nauczycielstwem, oraz obywatelstwa.

Komitet Powiat. L. O. P. P. mając w swem gronie dzielnych pracowników społecznych, oraz odpowiednio wyszkolonych instruktorów, rozwija na terenie rozległego powiatu świeckiego (największy powiat na Pomorzu) bardzo żywotną działalność, dającą obfity plon w formie stałego wzrostu liczby członków oraz powiększania się ilości Kół L. O. P. P.

Reasumując działalność Komitetu za ostatni okres, wypada zauważyć, że odbyto w licznych większych miejscowościach powiatu kursy informacyjne, z zakresu obrony przeciwgazowej, tak dla członków wszelkich organizacyj społecznych, jak i szerszych kół obywatelstwa, wykazujące zrozumiałe zainteresowanie sprawami L. O. P. P.

Drugim poważnym wyczynem Komitetu to zebrania propagandowo-informacyjne, połączone z wyświetlaniem odpowiednich filmów, które organizowane w rozmaitych okolicach cieszą się ogólną popularnością. Ponadto członkowie Komitetu Pow. wzgl. instruktorzy wygłaszają odczyty lub referaty na zebraniach organizacyj społecznych, współpracujących z L. O. P. P.

A. T.

Nie zwlekaj!

Narody, które zwlekają zostaną zwyciężone! W tej chwili zapisz się na członka L. O. P. P. Przełam swą lekkomyślną obojętność!

Czy wiesz, że L. O. P. P. buduje w Warszawie pierwszą w Polsce

SZKOŁĘ OBRONY PRZECIWGAZOWEJ

DLA LUDNOŚCI CYWILNEJ

Czy wiesz, że od szybkiego wykończenia tej szkoły zależy przygotowanie kadr instruktorów i instruktorek dla całego Państwa — które nauczą Ciebie i Twoją Rodzinę bronić się przed gazami trującemi na wypadek przyszłej wojny?

Zastanów się dobrze! Nie zwlekaj! Przyczyń się we własnym interesie do rychłego wykończenia tego Wielkiego Dzieła.

Złóż grosz na Konto P. K. O. Nr. 17300.

Komitet Budowy Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej

Wydawnictwa i Broszury P. C. K.

Do nabycia w Biurze Zarządu Głównego P. C. K

Zamówienia należy kierować do Zarządu Głównego P.C.K.
Wydział Organizacyjno-Propagandowy.

Warszawa, ul. Smolna 6 (Tel. 235-29).

SANITARNE:

	zł.
1. Organizacja Drużyn Ratowniczych P. C. K....	0.75
2. Tymcz. Instrukcja do Org. Drużyn Ratowniczych P. C. K.	0.15
3. Organizacja i szkolenie Sióstr pogotowia sanitarnego P. C. K.	0.80
4. Instrukcja organizacyjna punktu Sanitarno-Odżywczego P. C. K.	0.75
5. Pierwsza pomoc w nagłych wypadkach	0.05
6. Zarys Higjeny szpitalnej i Djetetyki — *kpt. dr. Stanisław Wszelaki*	0.50
7. Lotne Oddziały Okulistyczne P. C. K.	0.50
8. Tablice orjentacyjne o gazach bojowych na użytek szkolenia personelu instruktorskiego	2.00
9. Korpus Sióstr P. C. K. (regulamin)	0.40
10. Okólnik w sprawie pogotowia ratowniczego drogowego	0.15
11. Tymczasowa Instrukcja w sprawie konserwacji ekwipunku Drużyn Ratowniczych P. C. K. ..	0.10

ORGANIZACYJNO-PROPAGANDOWE:

1. Rozporządzenie Prezydenta R. P. i Statut P.C.K.	0.25
2. Hasła i Czyny P. C. K.	0.25
3. Wydawnictwo Jubileuszowe P. C. K.	0.50
4. P. C. K. Rocznik poświęcony Kongresowi Medycyny i Farmacji	0.50

BROSZURY KÓŁ MŁODZIEŻY P. C. K.:

1. O Kołach Młodzieży P. C. K. — *K. Kujawskiego*	0.10
2. Komplet druków informacyjnych (regulamin, wskazówki i ulotki)	0.30
3. Karty do konkursu zdrowia	0.02
4. Broszura o koresp. międzyszkolnej	0.20
5. Ulotka o koresp. międzyszkolnej	0.02
6. Ucieszna historyjka o Fipciu — *Porazińskiej* ..	0.80
7. Klimcia — Straszak — *Porazińskiej*	0.70
8. Komplet afiszy Kół Młodzieży P. C. K.	3.00
9. Podręcznik Ratownictwa — *dr. J. Misiewicz* ...	1.00

WYDAWNICTWA RÓŻNE:

1. Praca samarytańska i społeczna kobiet polskich w powstaniu styczniowem—*gen. dr. Fr. Białokur*	1.50
2. Nasze rośliny lekarskie — *Wacław S. Strażewicz*	2.50
3. Gazy, bomby i prawo — *L. Rutkowski*	0.20

Zamówienia uskutecznia się tylko za zaliczeniem pocztowem o ile jednocześnie przy zamówieniu nie będzie wpłacona należność do P. K. O. konto czek. Nr. 10.540.

P. K. O.

Pocztowa Kasa Oszczędności

Centrala: Warszawa, Jasna 9.

Oddziały:

Poznań, Katowice, Kraków, Wilno, Łódź, Lwów.

Zbiornice: Wszystkie Urzędy Pocztowe.

PRZYJMUJE: **Wkłady oszczędnościowe** od 1 złotego począwszy, płatne na każde żądanie w kasach P. K. O. i Urzędach Pocztowych.

Ubezpieczenia na życie: zwykłe, posagowe, bez badania lekarskiego, z udziałem w zyskach Działu Ubezpiecz. P.K.O. Składki od 3 zł. miesięcznie. W razie śmierci ubezpieczonego spowodowanej nieszczęśliwym wypadkiem, P. K. O. wypłaca podwójną sumę ubezpieczenia.

ZAPEWNIA: **Pełne bezpieczeństwo wkładów**
Solidne oprocentowanie,
Tajemnicę wkładów.

GWARANTUJE: **Pewność powierzonych kapitałów** kwotą przeszło pół miljarda złotych w gotówce i w lokatach opartych na złocie oraz 29-ma olbrzymiemi nieruchomościami.

PROWADZI: **Rachunki czekowe** i załatwia dla swych klijentów czynności bankowe.

Wkłady oszczędnościowe są wolne od wszelkich danin i podatków, można je składać i podejmować w każdym Urzędzie Pocztowym, bez względu na miejsce wystawienia książeczki oszczędnościowej.

O wygodach i bezpieczeństwie, jakie zapewnia swoim klijentom P. K. O., najlepiej świadczą:

1) przeszło miljon stałych klijentów,
2) obrót przekraczający 22 miljardy zł. rocznie.

ZRZESZENIE POLSKICH PRZEMYSŁOWCÓW LOTNICZYCH

ŁĄCZY NAJPOWAŻNIEJSZE POLSKIE WYTWÓRNIE LOTNICZE

GRAND PRIX — Na międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu 1930 / A l'Exposition Intern. de Commun. et de Tourisme à Poznań 1930

Zrzeszenie Polskich Przemysłowców Lotniczych

Warszawa Smolna 23 m. 5
Varsovie tel. 303-52.

UNION DES INDUSTRIELS POLONAIS d'AÈRONAUTIQUE

UNIT LES PLUS SERIEUSES ENTREPRISES POLONAISES DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE

BANK GOSPODARSTWA KRAJOWEGO

CENTRALA W WARSZAWIE

Aleje Jerozolimskie Nr. 1

Adr. telegraficzny.: „KRAJOBANK"

Kapitał zakładowy: 150.000.000 zł. **Rezerwy: 68.276.441 zł.**

Ogólna suma kredytów: 1.868.083.624 zł. **Suma bilansowa: 2.122.541.188 zł.**

ZAŁATWIA WSZELKIE OPERACJE BANKOWE:

Przyjmuje wkłady terminowe, na rachunki czekowe i na książeczki oszczędności, zaopatrzone w gwarancję Skarbu Państwa. Udziela pożyczek długoterminowych w listach zastawnych i obligacjach. Wszystkie emisje Banku są zabezpieczone hipotecznie i zaopatrzone w gwarancję Skarbu Państwa. Wystawione są w złotych w złocie i walutach zagranicznych.

19 Oddziałów w Polsce.

KORESPONDENCI WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH MIASTACH ŚWIATA

POLSKIE LINJE LOTNICZE

„L O T"

ZARZĄD: Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60.

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od 1 października 1932 r. do 28 lutego 1933 r.

Czas środkowo-europejski

Samoloty kursują: w poniedz. środy piątki	Samoloty kursują: we wtorki czwartki soboty	KIERUNEK	Samoloty kursują: we wtorki czwartki soboty	Samoloty kursują: w poniedz. środy piątki
	o. 9.00 p. 11.00 o. 11.20 p. 12.30	Warszawa Bydgoszcz Bydgoszcz Gdańsk, Gdynia		p. 12.30 o 10.30 p 10.10 o. 9.00
	o. 12.40 p. 14.50	Warszawa Poznań	p. 11.10 o. 9.00	
	o. 13.00 p. 15.00	Warszawa Katowice		p. 10.45 o. 8.45
o. 9.15 p. 12.00		Warszawa Wilno	p. 12.00 o. 9.15	
o. 8.30 p. 10.20 o. 10.45 p. 11.25 o. 11.55 p. 13.40 o 14.00 p. 15.00		Warszawa Kraków Kraków Katowice Katowice Brno Brno Wiedeń	p. 15.00 o. 13.10 p. 12.45 o. 12.05 p. 11.35 o. 9.50 p. 9.30 o. 8.30	
o. 9.30 p. 12.00	o. 9.15** p. 11.00** o. 11.30** p. 15.00**	Warszawa Lwów Lwów Czerniowce Czerniowce Bukareszt	p. 13.45* o. 12.00* p 11.30* o. 8.00*	p. 12.00 o. 9.30

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW: o. — odlot. p. — przylot.
* — samoloty kursują tylko we wtorki,
** — " " " w soboty

Bilety na przelot Polskiemi Linjami Lotniczemi „Lot" nabywać można również w „Ośrodku Propagandowym" L. O. P. P. Warszawa, Śto-Krzyska Nr. 12, tel. 533-92.

SKRZYDLATA POLSKA

MIESIĘCZNIK LOTNICZY
POŚWIĘCONY GŁÓWNIE
LOTNICTWU SPORTOWEMU
i TURYSTYCE POWIETRZNEJ

Wydawnictwo Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej
organ Polskich Klubów Lotniczych

Redaktor: JERZY OSIŃSKI

Adres Redakcji i Administracji
Warszawa, Chmielna 27 m. 7, tel. 654-74

WARUNKI PRENUMERATY:

W KRAJU:		ZAGRANICĄ:	
rocznie	10 zł.	rocznie	8 fr. szw.
półrocznie	$5\frac{1}{2}$ zł.	półrocznie	4 fr. szw.
kwartalnie	3 zł.		

Numer bogato ilustrowany

Numer pojedyńczy 1 złoty

Druk. Zw. Prac. Adm. Gm., W-wa, Pl. Krasińskich 6, tel. 11-44-04